

भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्रधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 133]

नई दिल्ली, शनिवार, अगस्त 16, 2008/अगस्त 25, 1988

No. 133]

NEW DELHI, SATURDAY, AUGUST 16, 2008/AUGUST 25, 1988

महापत्तन प्रभुत्व प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 12 अगस्त, 2008

सं. टीएएमपी/18/2008-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रभुत्व प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 25 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में पीपीटी परिसरों के लिए अपग्रेड प्रभुत्व निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों के अनुसरण में पारदीप पत्तन में लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अपग्रेड प्रभुत्व निर्धारण हेतु पारदीप पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटारा करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/18/2008-पीपीटी

पारदीप पत्तन न्यास

अधिसूचना

आदेश

(जुलाई, 2008 के 14वें दिन परित)

यह मामला अधिसूचना सं. टीएएमपी/52/2007-विविध दिनांक 25 फरवरी, 2008 द्वारा महापत्तनों में पीपीटी परिसरों के लिए अपग्रेड प्रभुत्व निर्धारण के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसरण में पारदीप पत्तन में लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए अपग्रेड प्रभुत्व निर्धारण हेतु पारदीप पत्तन न्यास (पीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. पीपीटी ने लौह अयस्क और कोयला के प्रहस्तन के लिए गहरे डुबाव बर्थों के निर्माण के लिए राइट्स लिमिटेड द्वारा किए गए साध्यता अध्ययन के प्रत्येक की प्रतिलिपि प्रस्तुत की है।

2.2. लौह अयस्क टर्मिनल के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:

- (क) लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार - विदेशी कार्गो के लिए रु० 157 प्रति मी०ट० और तटीय कार्गो के लिए रु० 94.20 प्रति मी०ट०।
- (ख) कार्गो के भंडारण के लिए 12 दिनों की निःशुल्क अवधि देना और निःशुल्क अवधि के पश्चात विभिन्न अवधि समूहों के लिए रु० 12, रु० 24 और रु० 48 प्रति टन वसूल करना।
- (ग) बर्थ किराया प्रभार - विदेशगामी पोतों पर 0.00017 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों पर रु० 0.0040 प्रति जीआरटी प्रति घंटा।

2.3. कोयला टर्मिनल के लिए पीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपक्रंट दर निम्नलिखित हैं:

- (क) प्रहस्तन प्रभार - विदेशी कार्गो के लिए रु० 130 प्रति मी०ट० और तटीय कार्गो के लिए रु० 78 प्रति मी०ट०।
- (ख) कार्गो के भंडारण के लिए 12 दिनों की निःशुल्क अवधि देना और निःशुल्क अवधि के पश्चात विभिन्न अवधि समूहों के लिए रु० 12, रु० 24 और रु० 48 वसूल करना।
- (ग) बर्थ किराया - विदेशगामी पोतों पर 0.000134 अमेरिकी डॉलर प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों पर रु० 0.00321 प्रति जीआरटी प्रति घंटा।

3. पीपीटी ने दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से निम्नलिखित परिवर्तन प्रस्तावित किए हैं:

लौह अयस्क

- (i) 12 का टर्नओवर अनुपात प्रतिमानक बढ़ाकर 16 कर दिया गया है।
- (ii) भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व आवश्यकता पर पहुंचने के समय, सुविचारित निःशुल्क दिवस 25 दिनों के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 18 हैं।

कोयला

- (i) प्रतिमानकों के अनुसार, कोयला जो प्रति वर्ग मीटर चूटा लगाया जा सकता है, सर्वोत्तम याई क्षमता पर पहुंचने के समय 3 टन प्रति वर्ग मीटर है, यह कारक 4.7 टन पर सुविचारित किया गया है।
- (ii) टर्नओवर अनुपात प्रतिमानक रूप में निर्धारित 12 की बजाय 30 रूप में सुविचारित किया गया है।

दोनों के लिए समान

बर्थ की प्रचालन लागत के अनुमानन के समय व्यय के विभिन्न तत्वों जैसे मरम्मत और अनुरक्षण, बीमा, मृत्युहारा, अन्य व्यय आदि को शामिल किया गया है। प्रतिमानक के अनुसार, बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए प्रचालन लागत केवल अनुरक्षण प्रभार है और यह बर्थ के निर्माण और पत्तन के साथ किए गए निकर्षण की समेकित लागत के 1 प्रतिशत पर होना चाहिए।

4.1 पीपीटी का प्रस्ताव 'प्रशुल्क मामला' रूप में पंजीकृत किया गया था और पीपीटी द्वारा भेजे गए व्योरो के आधार पर प्रासंगिक उपयोगिता संगठनों और लघु-सूचीबद्ध बोलीदाताओं से टिप्पणियां मांगते हुए परामर्श कार्यवाही प्रारंभ की गई थी।

4.2 तमिल नाडु बिजली बोर्ड ने सूचित किया था कि उसे पीपीटी परियोजना पर कोई टिप्पणियां नहीं करनी हैं। हालांकि, एमएमटीसी, एक लघु-सूचीबद्ध बोलीदाता ने पत्र दिनांक 27 मई, 2008 द्वारा अपनी टिप्पणियां दिए जाने के लिए अतिरिक्त समय मांगा था परंतु उसने इस संबंध में आगे कोई पत्र नहीं भेजा।

4.3 उपयोगिता संगठनों/लघु-सूचीबद्ध बोलीदाताओं से जैसी और जब टिप्पणियां प्राप्त हुईं पीपीटी को टिप्पणियों के लिए भेज दी गई थीं। पीपीटी ने अपने प्रस्ताव पर उपयोगिताओं द्वारा भेजी गई टिप्पणियों का प्रत्युत्तर दिया था।

5.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर, पीपीटी से हगारे पत्र दिनांक 15 मई, 2008 द्वारा निम्नलिखित बिंदुओं पर निम्नलिखित सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 मई, 2008 के अधीन अपना जवाब भेजा था। मांगे गए व्योरे और प्राप्त हुए जवाबों को नीचे साथ-साथ दिया गया है:

क्र. सं.	टीएएमपी पर्यवेक्षण	बीपीटी पर्यवेक्षण												
1.	बीपीटी ने इस प्राधिकरण से उपर्युक्त दो बीपीटी परियोजनाओं के लिए पूर्व-निर्धारित प्रशुल्क निर्धारित करने का अनुरोध किया है। तथापि, इसने स्पष्ट किया है कि अब निर्धारित की जाने वाली प्रशुल्क सीमाएं न केवल लौह अयस्क बर्ध और कोयला बर्ध पर लागू होंगी अपितु अगले पांच वर्षों के दौरान पारादीप पत्तन में विहित कर्मों के लिए बाद में नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। इसलिए यह जरूरी है कि पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क निर्धारित किए जाएं न कि परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क जैसाकि बीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।	बीपीटी टीएएमपी के पर्यवेक्षण से सहमत है कि लौह अयस्क और कोयला के लिए प्रस्तुत किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव पत्तन विशिष्ट प्रशुल्क हैं न कि परियोजना विशिष्ट प्रशुल्क। ऐसे ही लौह अयस्क निर्यातों और कोयला आयातों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क अगले पांच वर्षों के लिए पत्तन में सभी भावी परियोजनाओं के लिए अच्छे होंगे।												
2.	बीपीटी ने पत्र दिनांक 16 अप्रैल, 2008 में पुष्टि की है कि यह प्रस्ताव सार्वजनिक रिपोर्टों के अनुसार अनुमानित लागतों पर आधारित है। इस बयान के समर्थन में दस्तावेज अवलोकन के लिए भेजे।	लागत अनुमानों को शामिल करते हुए लौह अयस्क और कोयला संबंधी दो बीपीटी परियोजनाओं के लिए सार्वजनिक रिपोर्ट सितम्बर, 2008 के दौरान हमारे परामर्शदाता राइट्स लिमिटेड द्वारा तैयार की गई थी। हाल ही में प्रदान की गई/बलाई गई परियोजनाओं अथवा स्थिति से सूचकांकित, जो भी लागू हो, के लिए दरों के आधार पर राइट्स लि0 के साथ विचार-विमर्श से मार्च, 2008 में अनुमान लागत के लिए अधुनास्थित किए गए थे। प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय ये अनुमानित अनुमान सार्वजनिक रिपोर्ट के साथ संलग्न किए गए थे।												
3.	प्रस्तावों पर कार्यवाही करने के लिए इस प्राधिकरण को सहयोग हेतु, बीपीटी से निम्नलिखित का अनुपालन करने का अनुरोध किया गया है:													
1.	<p>लौह अयस्क बर्ध के संबंध में</p> <p>(क). 12 का टर्नओवर अनुपातन प्रतिमानक गहरे बुनाव लौह अयस्क बर्ध के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निरूपण पर रिपोर्ट के अध्याय 4 के पैरा 4.3 द्वारा बढ़ाकर 16 किया गया है। टर्नओवर अनुपात बर्ध बढ़ाया गया, इसके विस्तृत औचित्य भेजे।</p>	<p>लौह अयस्क बर्ध के लिए रिक्वा-निर्देशों में निर्दिष्ट टर्न ओवर अनुमान प्रतिमानक 12 है। गहरे बुनाव वाले लौह अयस्क बर्ध के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में टर्नओवर अनुपात 16 का अनुमान लगाया गया है।</p> <p>चेन्नई और मुरुगांव पत्तन जोकि लौह अयस्क प्रहसन के लिए अभियंत्रित प्रणाली हेतु टिथिकल रजिस्ट्रार हैं, में लौह अयस्क टर्मिनलों द्वारा पहले से अर्जित टर्न ओवर अनुपात नीचे दिया गया है:</p> <table border="1" data-bbox="795 1281 1364 1428"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>चेन्नई पत्तन</th><th>मुरुगांव पत्तन</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>11.5</td><td>12.05</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>10.8</td><td>11.95</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>12.6</td><td>12.76</td></tr> </tbody> </table> <p>क्षमता के अनुमानन में, यह प्रस्तावित किया गया है कि कंप साइज पोत कुल पोतों की 80 प्रतिशत सीमा तक होंगे जो लौह अयस्क बर्ध पर आते रहेंगे। इन परिस्थितियों के अधीन, बीपीटी प्रचालक बर्ध में उच्चतर उत्पादकता अर्जित करने में समर्थ होगा और इसलिए मुरुगांव पत्तन में न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास में अर्जित दर की अपेक्षा तीव्र दर से स्टेकिंग चार्ज में कर्मों की निकासी की स्थिति में होगा। इसलिए, 33.33 प्रतिशत का सुझाव परिकल्पित किया गया है और इसलिए टर्नओवर अनुपात 16 प्रशुल्क निरूपण में प्रस्तावित किया गया है।</p>	वर्ष	चेन्नई पत्तन	मुरुगांव पत्तन	2004-05	11.5	12.05	2005-06	10.8	11.95	2006-07	12.6	12.76
वर्ष	चेन्नई पत्तन	मुरुगांव पत्तन												
2004-05	11.5	12.05												
2005-06	10.8	11.95												
2006-07	12.6	12.76												
	(ख). भंडारण प्रभावी के लिए राजस्व आवश्यकता पर पहुंचने के समय सुविचारित निशुल्क दिवस 25 दिनों के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 18 है। कृपया प्रस्तावित प्रतिमानक के लिए औचित्य भेजे।	बीपीटी प्रचालक द्वारा 12 से 16 टर्नओवर अनुपात के सुझाव के साथ तदनुगुण भंडारण के लिए स्वीकार्य निशुल्क अग्रिम अनुपाततः कम की गई है। इसलिए, 18 दिनों की निशुल्क अवधि प्रस्तावित की गई है।												
	(ग). अनुलग्नक 23 में क्रम सं. 5 में निर्दिष्ट राशि सही की जाए।	अनुलग्नक 23 में क्रम सं. 5 में निर्दिष्ट राशि को सही कर रु0 49,557.68 लाख किया गया है। यह एक टाइपलेखन त्रुटि है और इसलिए अन्य गणनाओं पर प्रभाव नहीं पड़ेगा।												

	(घ). अध्याय 4 के पैरा 4.3 में स्टेकयार्ड क्षेत्र 83125 वर्ग मी० (वास्तव में यह 82125 वर्ग मी० 365X225=82125) सुविचारित किया गया है। अनुलग्नक 6.4 में, स्टेकयार्ड क्षेत्र 1,47,000 वर्ग मी० दर्शाया गया है। कृपया गणना में सही स्टेकयार्ड क्षेत्र पर विचार करें।	जैसाकि उल्लेख किया गया है, स्टेकयार्ड क्षेत्र वास्तव में 82,125 वर्ग मी० है। अनुलग्नक-6.4 में निर्दिष्ट 1,47,000 वर्ग मी० का स्टेकयार्ड क्षेत्र सही कर 82,125 वर्ग मी० किया गया है। तदनुसार, लाइसेंस शुल्क सही कर ₹ 59.13 लाख प्रतिवर्ष किया गया है।
	(ड). अध्याय-7 में, मसौदा दरमान प्रस्तावित करते समय, 'विदेशी' और 'तटीय' के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए गए हैं। 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, लौह अयस्क के लिए तटीय रियायत अनिवार्य नहीं है।	लौह अयस्क के लिए तटीय रियायत वापस ले ली गई है। टीएएमपी पर्यवेक्षण के अनुसार दरमान केवल विदेशी पोतों के लिए निर्धारित होगा।
II.	कोयला बर्ध	
	(क). प्रतिमानकों के अनुसार, कोयला जो प्रति वर्ग मी० चट्टा लगाया जा सकता है, 3 टन प्रति वर्ग मी० है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता पर पहुंचने के समय, यह कारक 4.7 टन सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, टर्नओवर अनुपात प्रतिमानक रूप में निर्धारित 12 की बजाय 30 सुविचारित किया गया है। प्रस्तावित प्रतिमानकों के लिए विस्तृत औचित्य भेजें। पीपीटी से इसकी पुष्टि करने का अनुरोध भी किया जाता है कि सर्वोत्तम यार्ड क्षमता वास्तव में 10 मिलियन टन होगी।	घट्टा लगाने के लिए दिशा-निर्देशों में निर्धारित, प्रतिमानक 3 टन प्रति वर्ग मी० है। सर्वोत्तम यार्ड क्षमता की गणना में 4.7 टन प्रति वर्ग मी० अंगीकृत की गई है। आकड़े पर पहुंचने के लिए औचित्य भी रिपोर्ट में दिया गया है। यह स्पष्टतः बताया गया है कि पत्तन में मौजूदा एमसीएचपी के लिए 5.4 टन प्रति वर्ग मी० अंगीकृत किया गया है जबकि कोकिंग और गैर-कोकिंग कोयले के लिए पत्तन दरमान में 4 टन प्रति वर्ग मी० अंगीकृत किया गया है। इसलिए, यार्ड क्षमता की गणना के लिए 4.7 टन प्रति वर्ग मी० की औसत (5.4 और 4.0 की औसत) अंगीकृत की गई है।
	(ख). मसौदा दरमान प्रस्तावित करते समय, 'विदेशी' और 'तटीय' के लिए पृथक प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए गए हैं। 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार, ताप कोयला के लिए, तटीय रियायत अनिवार्य नहीं है। पीपीटी पुष्टि करें कि प्रस्तावित भिन्न दरें ताप कोयला के प्रहस्तन के लिए भी लागू हैं।	कोयला के लिए तटीय रियायत वापस ले ली गई है। टीएएमपी पर्यवेक्षण के अनुसार दरमान केवल विदेशी पोतों के लिए निर्धारित किया जाएगा।
III.	लौह अयस्क बर्ध और कोयला बर्ध दोनों पर संयुक्त	
	(क). कृपया पुष्टि करें कि आवेदित बिजली की इकाई दर प्रचलित दर है और लाइसेंस शुल्क पत्तन के मौजूदा दरमान में निर्धारित दर के आधार पर निर्धारित किया गया है।	बिजली की प्रति इकाई वास्तविक दर ₹ 5.22 है और इसे ही गणनाओं के लिए अंगीकृत किया जाएगा। गणना के लिए अंगीकृत लाइसेंस शुल्क दर ₹ 800 प्रति 100 वर्ग मी० है। यह श्रेणी 3 अनपेक्ष क्षेत्र के दरमान में निर्धारित दर पर आधारित है।
	(ख). बर्ध की प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय, व्यय के विभिन्न तत्व जैसे परम्पन और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यवृद्धि, अन्य व्यय आदि शामिल किए गए हैं। प्रतिमानक के अनुसार, बर्ध किराया प्रभारों की गणना के लिए प्रचालन लागत केवल अनुरक्षण प्रभार हैं और यह बर्ध के निर्माण और बर्ध के साथ किए गए निकर्षण की सकल लागत का 1 प्रतिशत होना चाहिए।	बर्ध के लिए प्रचालन लागत बर्ध निर्माण और बर्ध के साथ निकर्षण की सकल लागत का 1 प्रतिशत के आधार पर पुनः परिगणित की जाएगी। इसे अपफ्रंट प्रशुल्क रिपोर्ट में दर्शाया जाएगा।
	(ग). बर्ध के लिए राजस्व आवश्यकता का अनुमान पूर्ववर्ती पैरों में दिए गए सभी सुझावों पर विचार करने के पश्चात् पुनः अनुमानित किया जाए।	सहमत/राजस्व आवश्यकता इन बदलावों के आधार पर पुनर्गणित की जाएगी और अपफ्रंट प्रशुल्क रिपोर्ट में दर्शाई जाएगी।
	(घ). प्रतिमानक के अनुसार, प्रति घंटा बर्ध किराया दर पर पहुंचने के लिए, बर्ध किराया प्रति जीआरटी का मूल्य पोतों के कार्य घंटों की संख्या द्वारा विभाजित किया जाना चाहिए जोकि 365X24 घंटे का 70 प्रतिशत है। विभिन्न भूखंडों पर कैसे पहुंचा गया के बारे में परिरक्षण पत्रक अनुलग्नक 6.10 द्वारा भेजें।	बर्ध किराया दर भी टीएएमपी दिशा-निर्देशों के अनुसार पुनर्गणित की जाएगी और अपफ्रंट प्रशुल्क रिपोर्ट में दर्शाई जाएगी।

5.2 लौह अवस्क टर्मिनल की सर्वाधिक घाट क्षमता 15.07 मिलियन टन निर्धारित की गई है जबकि सर्वाधिक घाट क्षमता 9.78 मिलियन टन पर निर्धारित की गई है। यह बताते हुए कि घाट और घाट क्षमता के बीच टर्मिनल की क्षमता निम्नतम मूल्य है, पीपीटी ने टर्मिनल की क्षमता 10 मिलियन टन पर विचार किया है। चूंकि निर्धारित की गई घाट क्षमता और घाट क्षमता के बीच कोई अंतर है, इसलिए पत्र दिनांक 2 जून, 2008 द्वारा पीपीटी से इसकी पुनः पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि टर्मिनल की क्षमता 10 मिलियन टन रूप में सुविचारित की जा सकती है।

5.3 उपर्युक्त पैरा 5.2 में उठाए गए मुद्दे पर अपने जवाब में, पीपीटी ने बताया है कि प्रतिमानक के अनुसार निर्धारित की गई घाट क्षमता 7.24 मिलियन टन परियोजना की गई है जोकि 15.07 मिलियन टन की घाट क्षमता का लगभग आधा है। निर्धारित निम्नतर घाट क्षमता का प्रमुख कारण 25 दिनों की अनुमत निःशुल्क अवधि है जोकि टर्नओवर अनुपात से संबंधित है। चेन्नई पत्तन न्यास और मुद्रगाव पत्तन में लौह अवस्क टर्मिनलों द्वारा पहले से अर्जित टर्नओवर अनुपात, जोकि लौह अवस्क प्रहस्तन के लिए अविश्वसनीय प्रणाली के लिए डिज़ाइन टर्मिनल हैं, निम्नतम है:

वर्ष	चेन्नई पत्तन	मुद्रगाव पत्तन
2004-05	11.5	12.06
2005-06	10.8	11.86
2006-07	12.6	12.76

क्षमता के अनुमान में यह प्रस्तावित किया गया है कि कोयला साइज पोत कुल पोतों के 80 प्रतिशत सीमा तक होंगे जो लौह अवस्क टर्मिनल में आते रहेंगे। इन परिस्थितियों के अंतर्गत, पीपीटी के अनुसार, बीओटी प्रचालक टर्मिनल में उच्चतर उत्पादकता सुनिश्चित करने में सक्षम होगा और इसलिए मुद्रगाव पत्तन न्यास और चेन्नई पत्तन न्यास में अर्जित दर की अपेक्षा तेज दर से स्टेक घाट पर कर्मियों की निरक्षरी की स्थिति में होगा। 33.3 प्रतिशत का सुधार पीपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है अतः 18 का टर्नओवर अनुपात संधारण के लिए स्वीकार्य निःशुल्क अवधि में तदनुक्रमी कटौती के साथ प्रचालक निरूपण में प्रस्तावित किया गया है। 18 दिनों की निःशुल्क अवधि का प्रस्ताव करते हुए, सर्वाधिक घाट क्षमता 9,57,900 टन = $(0.7 \times 82125 \times 0.7 \times 15 \times 16)$ पर परिगणित की गई है। चूंकि टर्मिनल की क्षमता घाट और घाट क्षमता अर्थात् 15.07 मिलियन टन और 9.88 मिलियन टन के बीच न्यूनतम मूल्य के बीच निम्नतम मूल्य है, इसलिए टर्मिनल की क्षमता पीपीटी द्वारा 10 मिलियन टन निर्धारित की गई है।

6. इस कार्यलय के पत्र दिनांक 15 मई, 2008 में दिए गए परीक्षणों पर विचार करते हुए, पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 मई, 2008 के अंतर्गत लौह अवस्क और कोयला टर्मिनलों के लिए अपने संतोषित अपग्रेड प्रचालक प्रस्ताव भेजे हैं। लौह अवस्क बर्ष के संतोषित प्रस्ताव में, पीपीटी ने 10 मिलियन टन टर्मिनल क्षमता निर्धारित करने के लिए अतिरिक्त अभिव्यक्ति दी है। बर्ष पर प्रचालन लागत निर्धारित करते समय, पीपीटी ने सीमा और न्यूनतम को अलग रखे हैं जबकि इसकी प्राथमिक प्रस्ताव में इन गवों को शामिल किया गया था। पुनर्गणना से लौह अवस्क प्रहस्तन के लिए 88 157 प्रति मीटर और कोयला प्रहस्तन प्रमारों के लिए 80 130 प्रति मीटर पर प्रस्तावित अपग्रेड प्रचालक में कोई बदलाव नहीं आया है। तबकि, पुनर्गणना से लौह अवस्क बर्ष के मामले में प्रस्तावित बर्ष किराया प्रमार 0.00017 अमेरिकी डॉलर से 0.000472 प्रति क्विंटाली प्रति घंटा अर्थात् सप्ताह भाग हो गया है। कोयला बर्ष के मामले में, पुनर्गणना से बर्ष किराया प्रमारों में कोई बदलाव नहीं आया है जबकि 0.000484 अमेरिकी डॉलर रहेंगे।

7. संयुक्त सुन्वाई 20 जून, 2008 को आयोजित की गई थी, जहां पीपीटी और उपरोक्त उपस्थित थे और अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय में अभिलेखों में उपलब्ध हैं। अगले हुई टिप्पणियों और संबंध एजेंसियों द्वारा दिए गए तर्कों का सार प्राथमिक एजेंसियों को अलग-से भेजा जाएगा। ये एजेंसियां हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध होंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु बिन्दु के लिए प्रकट होते हैं:

(i). हालांकि पीपीटी ने लौह अवस्क और कोयला टर्मिनलों के लिए अपग्रेड प्रचालक निर्धारित करने के लिए इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था, परंतु पत्तन को स्पष्ट किया गया था कि महापत्तन न्यासों में पीपीटी परियोजनाओं के लिए अपग्रेड प्रचालक निर्धारण हेतु फरवरी, 2008 के दिना-निर्देशों के संख 2.2 के अनुसार अन निर्धारित की जाने वाली प्रचालक सीमाएं केवल लौह अवस्क बर्ष और कोयला बर्ष की परियोजनाओं पर लागू होगी अर्थात् वे सही अगले पांच वर्षों के दौरान पारंपरिक पत्तन में विभिन्न कार्यों के लिए बांध में नीलम की गई सभी परियोजनाओं पर भी लागू होंगी। पीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 27 मई, 2008 में पुष्टि की है कि प्रस्ताव परियोजना विशिष्ट नहीं है अर्थात् पत्तन विशिष्ट है और प्रस्तावित प्रचालक अगले पांच वर्षों के लिए पत्तन में आने वाले समान कार्यों के प्रहस्तन की सभी परियोजनाओं के लिए अर्थात् होगा।

(ii). सामान्यतः पीपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा जारी की गई अधिसूचना सं. टीएएनपी/52/2007-विशेष दिनांक 25 फरवरी, 2008 द्वारा अपग्रेड प्रचालक निर्धारण के लिए जारी किए गए दिना-निर्देशों का अनुसरण किया है। लौह अवस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल दोनों के मामले में अदालतित कुछ परिवर्तनों पर नीचे वर्णों की गई है:

क. लौह अयस्क टर्मिनल

प्लॉट टर्नओवर अनुपात प्रतिमानक 12 को बढ़ाकर 18 किया गया है। प्रतिमानक 12 के साथ यार्ड क्षमता 7.24 मिलियन टन प्रतिवर्ष परिगणित की गई है जबकि पारादीप पत्तन न्यास ने टर्नओवर अनुपात 18 लेते हुए यार्ड क्षमता 10 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर विचार किया है।

ख. कोयला टर्मिनल

- (क) प्रतिमानकों के अनुसार, सर्वोत्तम यार्ड क्षमता पर पहुंचने के लिए, कोयला जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र चट्टा लगाया जा सकता है वह 3 टन है। इस कारक पर पीपीटी द्वारा 4.7 टन पर विचार किया गया है।
- (ख) टर्नओवर अनुपात प्रतिमानक 12 को बढ़ाकर 30 किया गया है।
- (ग) स्टेकिंग क्षमता के रूप में 3 टन प्रति वर्ग मी० और टर्न ओवर अनुपात 12 के टीएमपी दिशा-निर्देशों के आधार पर यार्ड क्षमता केवल 2.59 मिलियन टन प्रति वर्ष होगी। 4.7 टन प्रति वर्ग मी० स्टेकिंग क्षमता और टर्नओवर अनुपात 30 पर विचार करते हुए पारादीप पत्तन न्यास 10 मिलियन टन प्रति वर्ष की यार्ड क्षमता पर पहुंचा है।

ग. लौह अयस्क और कोयला टर्मिनलों दोनों के लिए समान

जब प्रारंभ में बर्थ की प्रचालन लागत का अनुमान लगाया जा रहा था, तब व्यय के विभिन्न तत्व जैसे मरम्मतें और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यहास, अन्य व्यय आदि शामिल किए गए थे। बर्थ किराया प्रभारों की गणना के लिए दिशा-निर्देशों के अनुसार, प्रचालन लागत केवल अनुरक्षण प्रभार हैं और यह पत्तन के निर्माण और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण की सकल लागत का 1 प्रतिशत होना चाहिए।

- (iii). एक विशिष्ट प्रश्न पर, पीपीटी ने पुष्टि की है कि दोनों परियोजनाओं के लिए साध्यता रिपोर्ट सितम्बर, 2006 के दौरान इसके परामर्शदाता, राइट्स द्वारा तैयार की गई थी और पूंजी अनुमान, हाल ही में प्रदत्त/चलाई गई परियोजनाओं अथवा स्फीति से सूचकांकित, जो भी लागू हो, के आधार पर मार्च, 2006 में लागतों के लिए अधुनातित किए गए हैं।
- (iv). लौह अयस्क और कोयला बर्थों की प्रचालन लागत का प्रारंभ में अनुमान लगाते समय व्यय के विभिन्न तत्वों जैसे मरम्मतें और अनुरक्षण, बीमा, मूल्यहास, अन्य व्यय आदि पत्तन द्वारा शामिल किए गए थे। यह पीपीटी को बताया गया था कि दिशा-निर्देश बर्थ के निर्माण और बर्थ के समीप किए गए निकर्षण की सकल लागत के 1 प्रतिशत पर बर्थ के लिए अनुरक्षण लागत की स्वीकृति प्रदान करते हैं। पत्तन ने तदनुसार, बर्थ निर्माण और बर्थ के समीप निकर्षण की सकल लागत के 1 प्रतिशत पर बर्थों की प्रचालन लागत संशोधित की है। हालांकि बर्थ की प्रचालन लागत के लिए दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिमानक पूंजी लागत के 1 प्रतिशत पर सीमित करता है, परंतु यह तथ्य बना रहेगा कि सृजित परिसंपत्तियों को उपयुक्त बीमा कवर की आवश्यकता होती है और परिसंपत्तियों का मूल्य टूट-फूट के कारण मूल्यहास होता है। इसलिए, इस प्राधिकरण ने बीमा के तत्वों पर विचार किया है और बर्थ से राजस्व आवश्यकता निर्धारित करने के लिए पूंजी लागत के 1 प्रतिशत और 3.4 प्रतिशत पर प्रचालन लागत में क्रमशः मूल्यहास पर विचार किया है। इस संबंध में यह उल्लेखनीय है कि पीपीटी परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशा-निर्देशों का खंड 3.6 इस प्राधिकरण को अधिकार प्रदान करता है कि वह प्रशुल्क की मद विशेष, जिसे इसने शामिल करने के लिए विचार किया है, अपक्रंट प्रशुल्क सीमा की गणना करते समय, जिसके लिए दिशा-निर्देशों में प्रतिमानक विभाजित नहीं किए गए हैं, पर निर्णय ले।
- (v). (क) पीपीटी ने लौह अयस्क टर्मिनल के लिए ₹0 545.95 करोड़ की पूंजी लागत का अनुमान लगाया है जिसमें परियोजना-पूर्व गतिविधियां, सिविल कार्य, अभियांत्रिक कार्य, उपयोजित और बर्थ निर्माण लागत के साथ आकस्मिकताएं और बर्थ साइड निकर्षण को शामिल किया गया है। मार्ग चैनल, प्रवेश चैनल, घुमाव चक्र और बर्थों को जाने वाले रास्तों में निकर्षण पत्तन की जिम्मेदारी होगी।
- (ख) लौह अयस्क टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 15.07 मिलियन टन और सर्वोत्तम यार्ड क्षमता 9.78 मिलियन टन (10 मिलियन टन में पूर्णांकित) 12 की बजाय 16 टर्नओवर अनुपात को लेते हुए निर्धारित की गई है। चूंकि टर्मिनल की क्षमता घाट और यार्ड क्षमता के बीच निम्नतम मूल्य है, इसलिए पीपीटी ने 10 मिलियन टन की टर्मिनल क्षमता पर विचार किया है। एस्सार शिपिंग और लोजिस्टिक्स लिमिटेड, लेनको इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड और रियो टिंटो प्रा० लि० ने उल्लेख किया है कि दिशा-निर्देशों के आधार पर यार्ड क्षमता 7.24 मिलियन टन प्रति वर्ष परिगणित की गई है और दिशा-निर्देशों से परिवर्तन 10 मिलियन टन प्रति वर्ष की यार्ड क्षमता पर पहुंचने के पूर्व-निर्धारित उद्देश्य से किया गया है। पत्तन ने बताया है कि चेन्नई पत्तन और मुरुगांव पत्तन में पूरी तरह से लौह अयस्क टर्मिनल

11.5 और 12.78 की सीमा में टर्नओवर अनुपात पहले प्राप्त कर चुके हैं। पीपीटी का मानना है कि बर्थ में आने वाले बर्थ साइज पोत 60 प्रतिशत की सीमा तक होंगे और बौथोटी प्रचालक उत्पन्न उत्पादकता अर्जित करने में समर्थ होगा और कर्बों को तेज दर से विकसित करने की स्थिति होगी। यह उल्लेखनीय है कि प्लॉट टर्नओवर 12 और 100 प्रतिशत उपयोगिता के अनुमान पर यार्ड क्षमता 10 मिलियन टनों से अधिक है। इसे कम करके 7.24 मिलियन टन किया गया है यदि 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता पर विचार किया जाता है। इसलिए यह सुनिश्चित करना आवश्यक है कि उपलब्ध घाट क्षमता यार्ड के प्रभावी उपयोग की अधिकतम सीमा तक उपयोग की जाए। चूंकि अब निर्धारित किया जा रहे अपकट प्रभुत्व की समय सीमा 30 वर्ष होती है और प्रौद्योगिक विकास जोकि भविष्य में होगा, पर विश्वास करते हुए, यह प्राधिकरण प्लॉट टर्नओवर अनुपात को बढ़ाकर 18 किए जाने और यार्ड क्षमता 10 मिलियन प्रति वर्ष पर परिगणित किए जाने के पतन के प्रस्ताव से सहमत है। करिगमस्वरूप टर्मिनल की क्षमता 10 मिलियन टन प्रति वर्ष पर सुविचारित की गई है।

(ग). लौह अयस्क बर्थ में प्रहस्तित किए जाने के लिए सुविचारित पोत का अधिकतम आकार 1,85,000 डीडब्ल्यूटी है। लेन्की इन्फ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड ने उल्लेख किया है कि पीपीटी पर उपलब्ध दुबारा ऐसे पोतों के प्रहस्तन के लिए पर्याप्त नहीं होगा। तथापि, पीपीटी ने उल्लेख किया है कि बोलियां 1,25,000 डीडब्ल्यूटी पोतों तक के प्रहस्तन के लिए आमंत्रित की जाएंगी और जैसे तथ्य जब दुबारा 1,85,000 डीडब्ल्यूटी पोतों के प्रहस्तन के लिए बढ़ाया जाता है, रियायत करार संशोधित किया जाएगा। इस संबंध में, यह बताना प्रासंगिक होगा कि अपकट प्रभुत्व योजना के अन्तर्गत निर्धारित वार्षिक वृद्धि की सीमा तक को छोड़कर प्रभुत्व सैट में बदलाव नहीं किया जाएगा। यदि भूस्थानी पतन बाद में कोई निवेश करता है जिससे रियायत-प्राप्तकर्ता को लाभ होता है, पतन के लिए यह जरूरी होगा कि वह रियायत-प्राप्तकर्ता से दावा किए जाने की संभावना वाली संचालित क्षमता के लिए रियायत करार में पर्याप्त प्रावधान करना होगा।

(घ). 25 दिनों की स्वीकार्य निशुल्क अवधि के बाद यार्ड में लौह अयस्क के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार प्रसार्य है। लौह अयस्क निर्वाह कार्गो के भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व आवश्यकता पर पहुंचने के समय, पीपीटी द्वारा सुविचारित निशुल्क दिन 25 के निर्धारित प्रतिमानक के विपरीत 18 हैं। पतन ने बताया है कि टर्मिनल प्रचालक द्वारा अर्जित किए जाने वाले 12 से 18 टर्नओवर अनुपात के सुधार के साथ, निशुल्क अवधि अनुपातों कम की गई है। पीपीटी द्वारा भेजा गया औचित्य स्वीकार किया गया है।

(ङ). एक विवरण अनुमानक—1 रुप में संलग्न, लौह अयस्क टर्मिनल के मामले में अपकट प्रभुत्व का परिकलन देता है जैसाकि पीपीटी द्वारा अंतिम रुप से भेजा और इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित किया गया है। इस विवरण से प्रकट होता है कि रू० 43097 लाख की पूंजी लागत पर 18 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के पर्याप्त और रू० 8061 लाख की प्रचालन लागत लेते हुए, लौह अयस्क प्रहस्तन प्रचालन के लिए वार्षिक राजस्व आवश्यकता रू० 15853 लाख परिगणित की गई है। प्रतिमानक के अनुसार, राजस्व आवश्यकता 38:1 के अनुपात में लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभारों, भंडारण प्रभारों और विविध प्रभारों के बीच प्रभाजित करना होता है। तथापि, पतन ने 98:1 के अनुपात में केवल लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभारों (रू० 15723 लाख) और भंडारण प्रभार (रू० 154 लाख) के बीच राजस्व आवश्यकता प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया है। इस आधार पर अयस्क प्रहस्तन प्रभार रू० 157/- प्रति टन परिगणित किया गया है। भंडारण प्रभारों संघी रू० 154 लाख की राजस्व आवश्यकता 18 दिनों की निशुल्क अवधि प्रदान करने के पर्याप्त रहने वाले कार्गो से रू० 12/-, रू० 24/- और रू० 48/- प्रति टन (19वें से 23वें दिव, 24वें और 28वें और 29 से अधिक के बीच भंडारण से क्रमशः) वसूल करते हुए पूरी की जा सकती है।

(च). दिशा-निर्देशों का पूरी तरह से पालन करते हुए, पतन बर्थ साइज राजस्व आवश्यकता और बर्थ किराया प्रभारों पर पहुंचा है। लौह अयस्क प्रहस्तन बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत जिसमें बर्थ लागत (रू० 5681 लाख), बर्थ साइज निकर्षण (रू० 4224 लाख) और आकस्मिकताएं (रू० 1013 लाख) शामिल हैं, रू० 10908 लाख पर परिगणित की गई है। क्रमशः रू० 109 लाख और रू० 304 लाख के समायोजन के कारण पहले स्पष्ट किए गए कारणों से, लौह अयस्क बर्थ प्रचालन लागत पतन द्वारा सुविचारित रू० 109 लाख से बढ़ाकर रू० 582 लाख कर दी गई है। रू० 10908 लाख की पूंजी लागत पर 18 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के पर्याप्त और रू० 582 लाख की प्रचालन लागत लेते हुए, लौह अयस्क बर्थ प्रचालनों के लिए राजस्व आवश्यकता रू० 2326 लाख परिगणित की गई है।

(vi). (क). कोयला टर्मिनल के लिए अनुमानित पूंजी लागत रू० 46201 करोड़ है जिसमें परियोजना-पूर्व गतिविधियां, सिविल कार्य, उपयोगिताएं और आकस्मिकताएं तथा बर्थ साइज निकर्षण के साथ बर्थ निर्माण लागत भी शामिल है। मार्ग चैनल में निकर्षण, प्रवेशन चैनल, घुमाव चक्र और बर्थों की ओर मार्ग पतन की जिम्मेदारी होगी।

- (ख). दिशा-निर्देशों में दिए गए प्रतिमानकों के अनुसार, कोयला जो प्रति वर्ग मी० क्षेत्र में चट्टा लगाया जा सकता है वह 3 टन है। पीपीटी द्वारा यह कारक 4.7 टन पर सुविचारित किया गया है। इसके अलावा, प्लॉट टर्नओवर अनुपात 12 की बजाय 30 पर विचार किया गया है। उपयोगकर्ताओं/बोलीदाताओं ने यह कहते हुए इस परिवर्तन पर आपत्ति उठाई है कि यह डेवलपर के लिए अहितकारी होगा क्योंकि लागत वसूली/कमाई 10 मिलियन टन प्रति वर्ष क्षमता पर आधारित होगी। पारादीप पत्तन न्यास ने बताया है कि वह ताप के साथ-साथ कोकिंग कोयले की काफी मात्रा पहले से प्रहस्तित कर रहा है। कोकिंग कोयले के लिए 4 मीट्रिक टन/वर्ग मी० की स्टेकिंग क्षमता और स्वयं के अभियंत्रीकृत 5.4 मीट्रिक टन/वर्ग मी० की स्टेकिंग क्षमता के साथ, पत्तन 4.7 मीट्रिक टन/वर्ग मी० के मीन मूल्य पर पहुंचा है। पीपीटी के अनुसार, उत्तराई प्रचालन के पूरा होने के पश्चात्, प्रतिमानकों में यथा निर्धारित 25 दिनों की निशुल्क अवधि देना जरूरी नहीं होगा क्योंकि पीपीटी के स्वयं के अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन संयंत्र ने 21.3 का टर्नओवर अर्जित किया है। भंडारण के लिए स्वीकार्य निशुल्क अवधि पीपीटी द्वारा कम कर 10 दिन कर दी गई है। यदि टर्नओवर अनुपात और कार्गो स्टेकिंग कारक प्रति वर्ग मीटर प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किए जाते हैं तो यार्ड क्षमता स्तर के 70 प्रतिशत पर 2.59 मिलियन टन हो जाती है। इसका अर्थ है कि घाट और यार्ड क्षमताओं के बीच गंभीर अंतर होगा। चूंकि कम यार्ड क्षमता पत्तन में प्रत्यक्ष रुकावटों के कारण बढ़ती है, इसलिए यह जरूरी है कि क्षमता को बढ़ाने के लिए उपलब्ध संसाधनों को प्रभावी ढंग से उपयोग किया जाए। प्रस्तावित कोयला टर्मिनल की परिकल्पित क्षमता पर विचार करते हुए, पत्तन पर पहले से अर्जित निष्पादन और यह ध्यान में रखते हुए कि पत्तन विशिष्ट परिस्थितियों का दिशा-निर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रहता है, पीपीटी द्वारा प्रस्तावित 30 का टर्नओवर अनुपात और 4.7 का स्टेकिंग कारक स्वीकार किए गए हैं। इस संशोधन के साथ, टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता 10 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर अनुमानित की गई है।
- (ग). विवरण, अनुलग्नक-11 रूप में संलग्न, में पीपीटी द्वारा अंतिम रूप से भेजे गए और इस प्राधिकरण द्वारा सुविचारित कोयला टर्मिनल के मामले में अपफ्रंट प्रशुल्क का परिकलन दिया गया है। ₹0 35461 लाख की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के पश्चात् और ₹0 7409 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कोयला प्रहस्तन प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता ₹0 13083 लाख परिगणित किया गया है। यहां भी, जैसे लौह अयस्क टर्मिनल के मामले में पत्तन ने केवल कोयला प्रहस्तन प्रभारों (₹0 12952 लाख) और भंडारण प्रभारों (₹0 131 लाख) के बीच 99:1 के अनुपात में राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन प्रस्तुत किया था। इस आधार पर कोयला प्रहस्तन प्रभार ₹0 130/- प्रति टन परिगणित किया गया है। भंडारण प्रभारों संबंधी ₹0 131 लाख की राजस्व आवश्यकता 10 दिनों की निशुल्क अवधि प्रदान करने के पश्चात् रहने वाले कार्गो से ₹0 12/-, ₹0 24/- और ₹0 48/- प्रति टन (क्रमशः 11वें से 15वें दिन, 16वें से 20वें दिन के बीच और और 21वें से आगे के बीच भंडारण से) पूरी की जा सकती है।
- (घ). कोयला प्रहस्तन बर्थ की अनुमानित पूंजी लागत जिसमें बर्थ लागत (₹ 5661 लाख), बर्थ साइड निकर्षण (₹0 4080 लाख) और आकस्मिकताएँ (₹0 999 लाख) शामिल हैं, ₹0 10740 लाख परिगणित की गई है। बीमा और मूल्यहास क्रमशः ₹0 107 लाख और ₹0 359 लाख को शामिल किए जाने के कारण, प्रचालन लागत पत्तन द्वारा सुविचारित ₹0 107 लाख से बढ़ाकर ₹0 574 लाख की गई है। ₹0 10740 लाख की पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत आरओसीई प्रदान करने के पश्चात् और ₹0 574 लाख पर प्रचालन लागत लेते हुए, कोयला बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता ₹0 2292 लाख परिगणित की गई है।
- (vii). इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किए गए प्रारंभिक मसौदा प्रशुल्क अनुसूची में, पीपीटी द्वारा विदेशी और तटीय के लिए पृथक लौह अयस्क प्रहस्तन प्रभार और कोयला प्रहस्तन प्रभार निर्धारित किए गए थे। पत्तन को सूचित किया गया था कि 31 मार्च, 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 4.3 के अनुसार लौह अयस्क और ताप कोयला के लिए तटीय रियायत अनिवार्य नहीं है। इसपर पत्तन ने सूचित किया था कि लौह अयस्क और कोयला के लिए तटीय रियायत वापस ले ली गई है और दर्शान में कोई तटीय दर प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि कोयला टर्मिनल ताप और कोकिंग कोयला दोनों प्रहस्तन करेगा, इसलिए ताप कोयला से इतर कोयला के तटीय कार्गो के लिए रियायती दरें प्रदान करना जरूरी है। इसके अलावा, हालांकि लौह अयस्क और ताप कोयला के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में तटीय रियायत अनिवार्य नहीं है, परंतु संशोधित प्रशुल्क दिशा-निर्देशों में विनिर्दिष्ट किया गया है कि तटीय पोतों के मामले में पोत संबंधी प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुकूली प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए। हालांकि यह विदित है कि पत्तन से/को लौह अयस्क लदाई अथवा कोयला उतराई दोनों से किसी के लिए कोई तटीय पोत नहीं होगा जिससे तटीय रियायत प्रदान करते हुए राजस्व वसूली पर प्रभाव पड़ेगा, किसी संभावना की पूर्ति के लिए, तटीय बर्थ किराया दरें दोनों टर्मिनलों के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में निर्धारित की गई है।

(vii). यह देखा गया है कि पीपीटी द्वारा बर्थ किराये की इकाई दर से बर्थिंग प्रचालन के लिए अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी नहीं होगी क्योंकि लक्ष्य राजस्व से बर्थ किराया इकाई दर पर पहुंचने के लिए पीपीटी द्वारा अपना गया रास्ता सही नहीं है। प्रति जीआरटी प्रति घंटा प्रमारों पर पहुंचने की कार्यपद्धति राजस्व आवश्यकता को कुल जीआरटी घंटों से मांग करते हुए संशोधित की गई है। लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के अपफ्रंट बर्थ किराये के विस्तृत परिकलन क्रमशः अनुसूचक-III और अनुसूचक-IV रूप में संलग्न किए गए हैं। संशोधनों के परिणामस्वरूप, लौह अयस्क बर्थ के मामले में ₹0 0.0069 से 0.86 और कोयला बर्थ के मामले में ₹0 0.0054 से ₹0 0.74 प्रति जीआरटी घंटा बर्थ किराया प्रभुत्व में बदलाव हुए हैं। सामान्यतः विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधी प्रमारों को प्रासंगिक प्रभुत्व आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित रूप-डॉलर विनिमय दर लागू करते हुए रूप मूल्य को डॉलर में परिवर्तित करते हुए अमेरिकी डॉलर रूप में मूल्यवर्गित किया गया है। अपफ्रंट प्रभुत्व मामलों में, जिनमें 30 वर्षों की वैधता होगी, यह रास्ता सही नहीं है। प्रथमः, विदेशी मुद्रा पर डब्ल्यूपीआई आधारित वृद्धि लागू करना सही नहीं है। द्वितीयतः, अगले 30 वर्षों के लिए विदेशी मुद्रा निम्नता का अंदाज नहीं लगाया जा सकता। किन्हीं असामान्य निम्नताओं के मामले में, उपयोगिताओं अथवा प्रचालक में से किसी को इस स्थिति का सामना करना होगा, उस साइड पर निर्णय करते हुए कि जिस तरह प्रोत्साहन होगा। इसलिए, अपफ्रंट बर्थ किराया प्रमार केषल रूप में मूल्यवर्गित किया जाएगा। विदेशगामी पोत के लिए दर लौह अयस्क बर्थ पर ₹0 0.86 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और कोयला बर्थ पर ₹0 0.74 प्रति जीआरटी प्रति घंटा होगी। लौह अयस्क बर्थ के लिए सदनुकूली सटीय दरें ₹0 0.52 और कोयला बर्थ के लिए ₹0 0.44 होंगी।

9.1. दिशा-निर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रभुत्व सीमाएं स्वीकृति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2006 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में निम्नता के 50 प्रतिशत की सीमा तक होंगी। प्रभुत्व सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रभुत्व सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

9.2. दिशा-निर्देशों के खंडों 2.9.1 और 2.9.2 में यथा विनिर्दिष्ट, व्यावसायिक प्रचालनों की शुरुआत से पहले, निजी प्रचालक को, महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन यथा अपेक्षित, अनुमोदित अधिकतम दरों और शर्तों के विवरण वाले दरमान की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रुख करना होगा।

9.3. दिशा-निर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के स्पष्टीकरणों अथवा निवर्तन की आवश्यकता का कोई प्रश्न उत्पन्न है तो यह मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4. परियोजनाओं के लिए निष्पादन प्रतिमानों को बोली दस्तावेजों में स्पष्टतः रखा जाना चाहिए। निजी प्रचालक से अपेक्षा की जाती है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानों तक निष्पादन करें।

9.5. निजी प्रचालकों का शास्त्विक निष्पादन इस प्राधिकरण द्वारा मॉनीटर किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय को पारादीप पत्तन न्यास को अर्पित करेगा। यदि निजी प्रचालकों के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो पारादीप पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के उपबंधों के अनुसार उपयुक्त कार्रवाई शरत करेगा।

9.6. टर्मिनल में व्यावसायिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक शिफ्ट की समाप्ति से 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक पारादीप पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करने का जिम्मे पूर्ववर्ती तीन महीनों के दौरान टर्मिनल का प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन शामिल होगा।

10. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त करणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आकार पर, यह प्राधिकरण पारादीप पत्तन न्यास में लौह अयस्क टर्मिनल और कोयला टर्मिनल के लिए क्रमशः अनुसूचक-V और अनुसूचक-VI रूप में संलग्न प्रभुत्व सीमाएं अनुमोदित करता है।

ब्रह्म दत्त, अध्यक्ष

[दिनांक 11/4/14308-असा.]

अनुलग्नक-1

पारादीप पत्तन में गहरे दुबाव वाले लोह अयस्क बर्ध के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क का निरूपण

क्र. सं.	विवरण	पीपीटी द्वारा यथा अनुमानित	टीएसएमपी द्वारा यथा सुविचारित
क.	क्षमता		
(i).	घाट क्षमता		
	(क). प्रहस्तित किए जाने वाले कंपसाइज पोतों की संख्या	80%	
	(ख). प्रहस्तित किए जाने वाले पेनामेक्स पोतों की संख्या	20%	
	(ग). कंपसाइज पोतों का शिप दिवस आउटपुट-टन	60000	
	(घ). पेनामेक्स पोतों का शिप दिवस आउटपुट-टन	55000	
	(ङ). सर्वोत्तम घाट क्षमता	15.07 मी०ट०	15.07 मी०ट०
	$0.7 (0.8 \times 60000 + 0.2 \times 55000) \times 365$		
(ii).	याई क्षमता		
	(क). आबटित क्षेत्र (वर्ग मी०)	82125	
	(ख). स्टेकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	70%	
	(ग). स्टेकिंग मात्रा प्रति वर्ग मी० (टन)	15	
	(घ). वार्षिक टर्नओवर अनुपात	12	
	(ङ). प्रतिमानकों के अनुसार याई क्षमता	7243425	
	$82125 \times 0.7 \times 15 \times 12 \times 0.7$ (टन)		
	(च). 16 पर टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए पीपीटी द्वारा निर्धारित याई क्षमता (टन)	9657900	
	$82125 \times 0.7 \times 15 \times 16 \times 0.7$ (टन)	(10 मी०ट० में पूर्णांकित)	
		10 मी०ट०	10 मी०ट०
ख.	टर्मिनल की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	सिविल निर्माण	14127	14127
(ii).	लोह अयस्क प्रहस्तन उपस्कर	27489	27489
	उप-जोड़	41616	41616
(iii).	(i) और (ii) पर 5% विविध	2081	2081
(iv).	कुल लागत	43697	43697
ग.	टर्मिनल की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)		
	(क). बिजली और ईंधन	731	
	(ख). मरम्मत और अनुरक्षण - सिविल	141	
	(ग). मरम्मत और अनुरक्षण - अभियांत्रिक	1924	
	(घ). बीमा	437	
	(ङ). मूल्यहास	3384	
	(च). लाइसेंस शुल्क	59	
	(छ). ₹ 43697 लाख के 5% पर अन्य व्यय	2185	
	कुल	8861	8861
घ.	कार्गो प्रहस्तन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	8861	8861
(ii).	₹ 43697 लाख पर 16% की दर से आरओसीई	6992	6992
	कुल राजस्व आवश्यकता	15853	15853
ङ.	प्रशुल्क और निःशुल्क अवधि		
(i).	प्रहस्तन प्रभार (रुपये प्रति टन)	157	157
(ii).	निःशुल्क भंडारण अवधि (दिन)	18	18

व.	वर्ष की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)		
(i).	वर्ष लागत	3661	3661
(ii).	वर्षसाइड निकर्षण	4224	4224
	उप-जोड़	9885	9885
(iii).	5% आकस्मिकताएँ और इंजीनियरिंग परियोजना प्रबंधन	494	494
	(i) + (ii) + (iii) का जोड़	10379	10379
(iv).	5% आकस्मिकताओं के लिए	519	519
	जोड़	10898	10898
घ.	वर्ष की प्रचालन लागत		
(i).	मरम्मत और अनुरक्षण (रु० 10898 लाख का 1%)	109	109
(ii).	बीमा (रु० 10898 लाख का 1%)	-	109
(iii).	मूल्यांकन (रु० 10898 लाख का 3.34%)	-	364
	कुल (रुपये लाखों में)	109	582
ज.	वर्ष प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)		
(i).	प्रचालन लागत	109	582
(ii).	रु० 10898 लाख पर 16% की दर से आरओसीई	1744	1744
	कुल राजस्व आवश्यकता	1853	2326

अनुलग्नक- II

पारादीप परतन में गहरे बुनाव वाले कोयला बर्ष के लिए अपग्रंट प्रस्तुत का निकषण

क्र. सं.	विवरण	पीपीटी द्वारा कक्ष अनुमानित	टीएससी द्वारा कक्ष सुनिश्चित
क.	क्षमता		
(i).	घाट क्षमता		
	(क) प्रहसित किए जाने वाले कोयलाइज पोर्टों की संख्या	80%	
	(ख) प्रहसित किए जाने वाले पेनामेक्स पोर्टों की संख्या	20%	
	(ग) कोयलाइज पोर्टों का शिप दिवस आउटपुट-टन	50000	
	(घ) पेनामेक्स पोर्टों का शिप दिवस आउटपुट-टन	35000	
	(ड.) सर्वोत्तम घाट क्षमता		
	$0.7 (0.8 \times 50000 + 0.2 \times 35000) \times 365$		
		12 मी०ट०	12 मी०ट०
(ii).	याई क्षमता		
	(क) आवंटित क्षेत्र (वर्ग मी०)	147000	
	(ख) स्टैकिंग के लिए उपलब्ध क्षेत्र	70%	
	(ग) स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्ग मी० (टन)	3	
	(घ) वार्षिक टर्नओवर अनुपात	12	
	(ड.) प्रतिमानकों के अनुसार याई क्षमता	2593080	
	$147000 \times 0.7 \times 3 \times 12 \times 0.7$ (टन)		
	(घ) 30 पर टर्नओवर अनुपात पर विचार करते हुए पीपीटी द्वारा निर्धारित याई क्षमता और 4.7 पर स्टैकिंग मात्रा प्रति वर्ग मी० (टन)	10.16 (10 मी०ट० में पूर्णकित)	
	$147000 \times 0.7 \times 4.7 \times 30 \times 0.7$ (टन)	10 मी०ट०	10 मी०ट०

ख. टर्मिनल की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)			
(i)	सिविल निर्माण	11292	11292
(ii)	लौह अयस्क प्रहस्तेन उपस्कर	22480	22480
	उप-जोड़	33772	33772
(iii)	(i) और (ii) पर 5% विविध	1689	1689
(iv)	कुल लागत	35461	35461
ग. टर्मिनल की प्रचालन लागत (रुपये लाखों में)			
	(क) बिजली और ईंधन	730	
	(ख) मरम्मत और अनुरक्षण - सिविल	113	
	(ग) मरम्मत और अनुरक्षण - अभियांत्रिक	1574	
	(घ) बीमा	355	
	(ङ) मूल्यहास	2758	
	(च) लाइसेंस शुल्क	106	
	(छ) रु0 35461 लाख के 5% पर अन्य व्यय	1773	
	कुल	7409	7409
घ. कार्गो प्रहस्तेन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)			
(i)	प्रचालन लागत	7409	7409
(ii)	रु0 35461 लाख पर 16% की दर से आरओसीई	5674	5674
	कुल राजस्व आवश्यकता	13083	13083
ङ. प्रशुल्क और निःशुल्क अवधि			
(i)	कोयला प्रहस्तेन प्रभार (रुपये प्रति टन)	130	130
(ii)	निःशुल्क भंडारण अवधि (दिन)	10	10
च. बर्थ की पूंजी लागत (रुपये लाखों में)			
(i)	बर्थ लागत	5661	5661
(ii)	बर्थसाइड निकर्षण	4080	4080
	उप-जोड़	9741	9741
(iii)	5% आकस्मिकताएँ और इंजीनियरिंग परियोजना प्रबंधन	487	487
	(i) + (ii) + (iii) का जोड़	10228	10228
(iv)	5% आकस्मिकताओं के लिए	512	512
	जोड़	10740	10740
छ. बर्थ की प्रचालन लागत			
(i)	मरम्मत और अनुरक्षण (रु0 10740 लाख का 1%)	107	107
(ii)	बीमा (रु0 10740 लाख का 1%)	--	107
(iii)	मूल्यहास (रु0 10740 लाख का 3.34%)	--	359
	कुल (रुपये लाखों में)	107	573
ज. बर्थ प्रचालन के लिए राजस्व आवश्यकता (रुपये लाखों में)			
(i)	प्रचालन लागत	107	573
(ii)	रु0 10740 लाख पर 16% की दर से आरओसीई	1718	1718
	कुल राजस्व आवश्यकता	1825	2291

अनुलग्नक-III

पारादीप पत्तन में लौह अयस्क टर्मिनल (पीपीटी परियोजना) के अपफ्रंट बर्थ किराये का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	इकाई	पीपीटी के अनुसार			टीएएम द्वारा तथा सुविचारित		
			केप आकार	पेनाल्टी	कुल	केप आकार	पेनाल्टी	जोड़
i	अनुपात	%	80%	20%		80%	20%	
ii	प्रतिष्ठित किया जाने वाला टन/घंटा	टन	8000000	2000000		8000000	2000000	
iii	जलयान दिवस आउटपुट	टीपीटी	60000	55000		60000	55000	
iv	बर्थ दिवसों की संख्या (ii / iii)	बर्थ दिवस	133	37		133	37	
v	बर्थ घंटों की संख्या (iv * 24)	घंटे	3192	888	4080	3192	888	4080
vi	पार्सल आकार के पोत	टन	110000	70000		110000	70000	
vii	पोतों की संख्या (vi / vi)	संख्या	73	29	102	73	29	102
viii	अनुबन्धित घंटे - 3 घंटे प्रति पोत	घंटे	219	87	306	219	87	306
ix	अनुबन्धित घंटों सहित कुल बर्थ घंटे (viii + vii)	घंटे	3411	975	4386	3411	975	4386
x	जोड़त जीआरटी	टन	66550	44400		66550	44400	
xi	पीपीटी के अनुसार कुल जीआरटी (vii) X (xi)	टन	4838150	1287600	6145750			
xii	टीएएमपी द्वारा यथा संगठित कुल जीआरटी (ix) X (x)	टन				227002050	43290000	270292050
xiii	राजस्व आवश्यकता	रुपये करोड़ों में			18.53			23.26
xiv	पीपीटी के अनुसार बर्थ किराया प्रति जीआरटी (xiii / xi)	रुपये			30.15			
xv	पीपीटी के अनुसार बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (xiv / ix)	रुपये प्रति जीआरटी			0.00687			
xvi	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (xiii / xii)	रुपये प्रति जीआरटी						0.86

अनुलग्नक-IV

पारसदीप पत्तन में कोयला टर्मिनल (पीपीपी परियोजना) के अपफ्रंट बर्थ किराये का परिकलन

क्र.सं.	विवरण	इकाई	पीपीटी के अनुसार			टीएएमपी द्वारा क्या सुविधाएँ		
			केप आकार	पेनामेंस	कुल	केप आकार	पेनामेंस	जोड़
i	अनुपात	%	80%	20%		80%	20%	
ii	प्रहसित किया जाने वाला टनमार	टन	8000000	2000000		8000000	2000000	
iii	जलयान दिवस आउटपुट	टीपीडी	50000	35000		50000	35000	
iv	बर्थ दिवसों की संख्या (ii / iii)	बर्थ दिवस	160	57		160	57	
v	बर्थ घंटों की संख्या (iv * 24)	घंटे	3840	1368	5208	3840	1368	5208
vi	पारसल आकार के पोत	टन	100000	70000		100000	70000	
vii	पोतों की संख्या (ii / vi)	संख्या	80	29	109	80	29	109
viii	अनवधिग घंटे - 3 घंटे प्रति पोत	घंटे	240	87	327	240	87	327
ix	अनवधिग घंटों सहित कुल बर्थ घंटे (viii + vii)	घंटे	4080	1455	5535	4080	1455	5535
x	औसत जीआरटी	टन	60500	44400		60500	44400	
xi	पीपीटी के अनुसार कुल जीआरटी (vii) X (x)	टन	4840000	1287600	6127600	4840000	1287600	6127600
xii	टीएएमपी द्वारा तथा सशोधित कुल जीआरटी (ix) X (x)	टन				246840000	64602000	311442000
xiii	राजस्व आवश्यकता	रुपये करोड़ों में			18.25			22.91
xiv	पीपीटी के अनुसार बर्थ किराया प्रति जीआरटी (xiii / xi)	रुपये			29.78			
xv	पीपीटी के अनुसार बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (xiv / ix)	रुपये प्रति जीआरटी			0.00538			
xvi	बर्थ किराया प्रति जीआरटी प्रति घंटा (xiii / xii)	रुपये प्रति जीआरटी						0.74

पारादीप पत्तन में लौह अयस्क टर्मिनल बर्थ के लिए अप्रॉकट प्रशुल्क अनुसूची

1. कार्गो ग्रहस्तन प्रभार

पारादीप पत्तन न्यास में गहरे डुबाव वाले लौह अयस्क बर्थ पर कार्गो ग्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के अधिातक द्वारा सीधे प्रकट कार्गो पर देय होंगे:

क्र.सं.	वस्तु	इकाई	दर रुपये में
1.	लौह अयस्क ग्रहस्तन प्रभार (सभी प्रकार)	मीटर	157

उपर्युक्त दर रेलवे वैन से लौह अयस्क उतारने, स्टैकयार्ड में भंडारण, रेलवे वैन से लौह अयस्क उतारे जाने की समय के परवर्ती 18 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टैकयार्ड में भंडारित करने, स्टैकयार्ड से वापस उतारने और जलयान पर लदाई करने और सभी अन्य प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए समेकित दर है।

2. भंडारण प्रभार

अनुमत निःशुल्क अवधि के बाद स्टैकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:

क्र. सं.	वस्तु	निःशुल्क अवधि के परवर्ती रहने वाले लौह कार्गो के लिए पांच दिनों के लिए दर	(दर रुपये प्रति टन में)	
			लौह कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	लौह कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से जाने के लिए दर
1.	लौह अयस्क (सभी प्रकार)	12	24	48

3. बर्थ किराया

पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार होंगे:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जेम्हाली प्रति घंटा अथवा सप्तम भाग (रुपये)	
		विदेशी पोत	उद्योग पोत
1.	सभी पोत	0.88	0.51

टिप्पणी :- प्रशुल्क सीमाएं स्फीति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (इन्ड्यूषीआई) में निम्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

पारादीप पत्तन में कोयला टर्मिनल के लिए अपक्रॉट प्रशुल्क अनुसूची

1. कार्गो प्रहस्तन प्रभार

पारादीप पत्तन न्यास में गहरे डुबाव वाले कोयला बर्थ पर कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर कार्गो के आयातक द्वारा सीधे प्रकट कार्गो पर देय होंगे:

क्र.सं.	घटक	इकाई	दर रुपये में	
			विदेशी	तटीय
1.	कोयला प्रहस्तन प्रभार			
(क).	ताप कोयला के लिए	मी0ट0	130	130
(ख).	ताप कोयला से इतर के लिए	मी0ट0	130	78

उपर्युक्त दर जलयान से कोयला उतराई, स्टेकयार्ड भिजवाने, जलयान का समय पूरा होने के पश्चात 10 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकयार्ड में भंडारित करने, स्टेकयार्ड से वापस उठाने और रेलवे पैगन पर लदाई करने और सभी अन्य प्रदत्त विविध सेवाओं के लिए समेकित दर है।

2. भंडारण प्रभार

अनुमत निःशुल्क अवधि के बाद स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:

क्र. सं.	घटक	निःशुल्क अवधि के पश्चात रहने वाले शेष कार्गो के लिए पांच दिनों के लिए दर	शेष कार्गो के लिए छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	(दर रुपये प्रति टन में)
				शेष कार्गो के लिए ग्यारहवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	12	24	48

3. बर्थ किराया

पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा देय बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार होंगे:

क्र.सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग (रुपये)	
		विदेशगामी पोत	तटीय पोत
1	सभी पोत	0.74	0.44

टिप्पणी: प्रशुल्क सीमाएं स्थिति से सूचकांकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2008 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (इन्ड्यूषीआई) में भिन्नता के 60 प्रतिशत की सीमा तक होंगी। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 12th August, 2008

No. TAMP/18/2008-PPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Paradip Port Trust for upfront tariff setting for iron ore terminal and a coal terminal at the Paradip Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide this Authority's Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated the 28th February, 2008 as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

Case No. TAMP/18/2008/PPT

The Paradip Port Trust.

Applicant

ORDER

(Passed on this 14th day of July, 2008)

This case relates to a proposal received from Paradip Port Trust (PPT) for upfront tariff setting for construction of a deep draught iron ore berth and a deep draught coal berth at the Paradip Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects at Major Ports vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008

2.1. PPT has submitted a copy each of the feasibility study carried out by RITES Limited for the construction of the deep draught berths to handle iron ore and coal. To arrive at the upfront tariffs the port has also submitted two separate reports prepared by the National Maritime Academy, Chennai.

2.2. The upfront tariff proposed by PPT for iron ore terminal is as follows:

- (a). Iron ore handling charges - Rs.157 per MT for foreign cargo and Rs.94.20 per MT for coastal cargo.
- (b). To give 12 days free period for storage of cargo and to charge Rs.12, Rs.24 and Rs.48 per ton for different period groups after the free period.
- (c). Berth hire charges - US Dollar 0.00017 per GRT per hour on foreign going vessels and Re. 0.0040 per GRT per hour on coastal vessels.

2.3. The upfront rate proposed by PPT for coal terminal is as follows:

- (a). Handling charges - Rs.130 per MT for foreign cargo and Rs.78 per MT for coastal cargo.
- (b). To give 12 days free period for storage of cargo and to charge Rs.12, Rs.24 and Rs.48 per ton for different period groups after the free period.
- (c). Berth hire - US Dollar 0.000134 per GRT per hour on foreign going vessels and Re. 0.00321 per GRT per hour on coastal vessels.

3. The PPT has proposed the following deviations from the norms prescribed in the guidelines:

Iron Ore

- (i). The turnover ratio norm of 12 has been increased to 16.
- (ii). While arriving at the revenue requirement for storage charges, the free days considered are 18 as against the prescribed norm of 25 days.

Coal

- (i). As per the norms, the coal that could be stacked per sq.m of area is 3 tons per sq.m while arriving at the optimal yard capacity, this factor has been considered at 4.7 tons.

- (ii). The turnover ratio has been considered as 30 instead of 12 prescribed as the norm.

Common to both

While estimating the operating cost of the berth different elements of expenditure such as repairs and maintenance, insurance, depreciation, other expenses etc. have been included. As per the norm, for calculation of berth hire charges the operating cost is only the maintenance charges and it should be at 1% of the aggregate cost of construction of berth and dredging carried out alongside the berth.

4.1. PPT's proposal was registered as a 'tariff case' and the consultation process was initiated by seeking comments from the relevant user organisations and short-listed bidders, based on the details furnished by PPT.

4.2. The Tamil Nadu Electricity Board informed that it has no comments to offer on the PPT project. MMTC, a short-listed bidder, although by letter dated 27 May 2008 sought additional time to offer its comments has not sent any further communication in this regard.

4.3. The comments as and when received from the user organizations / short listed bidders were forwarded to the PPT for remarks. The PPT has responded to the comments furnished by the users on its proposal.

5.1. Based on the preliminary scrutiny of the proposal PPT was requested to furnish following information/clarification on various points vide our letter dated 15 May 2008. PPT furnished its reply under letter dated 27 May 2008. The details sought and the replies received are juxtaposed below.

Sl.	TAMP observation	PPT Clarification												
1.	PPT has requested this Authority to fix pre-determined tariffs for the above mentioned two PPP projects. It is, however, clarified that the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the projects of iron ore berth and coal berth but would be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Paradip Port during the next five years. Hence, it is necessary to prescribe port specific tariffs and not project specific tariffs as proposed by the PPT.	PPT agrees with the TAMP observations that the upfront tariff proposals submitted for Iron ore and Coal are port specific tariffs and not project specific tariffs. As such, the tariffs proposed for Iron ore exports and coal imports shall hold good for all future projects in the port for the next five years.												
2.	PPT in letter dated 16 April 2008 has confirmed that the proposal is based on the updated costs as per the feasibility reports. Documents supporting this statement may please be furnished for perusal.	The feasibility report for the two BOT projects relating to Iron ore and Coal incorporating the cost estimates have been prepared by our consultant, RITES Ltd. during Sept., 2006. The estimates have been updated for costs in March, 2008 in consultation with RITES Ltd. based on the rates for recently awarded/ executed projects, or indexed to inflation, as applicable. These updated estimates have been enclosed to the feasibility report while submitting the tariff proposal.												
3.	To enable this Authority to process the proposals, PPT is requested to comply with the following.													
1.	With reference to Iron Ore Berth: (a). The turnover ratio norm of 12 has been increased to 16 vide para 4.3 of Chapter 4 of the report on formulation of upfront tariff for deep draught iron ore berth. Detailed justification as to why the turn over ratio has been increased may be furnished.	<p>The turn over ratio norm indicated in the guidelines for iron ore berth is 12. In the upfront tariff proposal for the deep draught iron ore berth, a turn over ratio of 16 has been assumed.</p> <p>The turn over ratio already achieved by the iron ore terminals at Chennai Port and Mormugao Port which are typical terminal for mechanized system for iron ore handling is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Chennai Port</th><th>Mormugao Port</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2004-05</td><td>11.5</td><td>12.05</td></tr> <tr> <td>2005-06</td><td>10.8</td><td>11.95</td></tr> <tr> <td>2006-07</td><td>12.6</td><td>12.76</td></tr> </tbody> </table>	Year	Chennai Port	Mormugao Port	2004-05	11.5	12.05	2005-06	10.8	11.95	2006-07	12.6	12.76
Year	Chennai Port	Mormugao Port												
2004-05	11.5	12.05												
2005-06	10.8	11.95												
2006-07	12.6	12.76												

		In the assumption of the capacity it has been proposed that the cape size vessels will be to the extent of 80% of the total vessels that will be calling at the iron ore berth. Under the circumstances the BOT operator will be able to achieve higher productivity at the berth and hence will be in a position to clear the cargo at the stacking yard at a faster rate than the rate achieved at Mormugao Port Trust and Chennai Port Trust. Hence an improvement of 33.3% has been assumed and hence a turnover ratio of 16 has been proposed in the tariff formulation.
	(b). While arriving at the revenue requirement for storage charges, the free days considered are 18 as against the prescribed norm of 25 days. Justification for the proposed norm may please be furnished.	With the improvement of turnover ratio from 12 to 16 achieved by the BOT operator, correspondingly the free period allowable for the storage has been reduced proportionately. Hence free period of 18 days have been proposed.
	(c). The amount shown at Sr. No. 5 in Annexure 2.3 is to be corrected.	The amount shown at Sl.5 in Annexure 2.3 stands corrected to Rs.49,557.86 lakhs. It is a typographical error and hence it does not affect other calculations.
	(d). The stackyard area has been considered as 83125 sq.m (in fact it should have been 82125 sq.m as $365 \times 225 = 82125$) at para 4.3. of Chapter 4. In Annexure 6.4, the area of the stackyard has been shown as 1,47,000 sq.m. Kindly consider the correct stackyard area in the calculation.	As pointed out, the stackyard area is in fact 82,125sq.m. The stackyard area of 1,47,000sq.m. Shown at Annexure-6.4 stands corrected to 82,125sq.m. Accordingly, the license fees stands corrected to Rs.59.13 lakhs per annum.
	(e). At Chapter 7, while proposing the draft Scale of Rates, separate handling charges for 'foreign' and 'coastal' have been prescribed. As per clause 4.3. of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, coastal concession for iron ore is not mandatory.	The coastal concession for iron ore is withdrawn. The scale of rates will be prescribed only for foreign vessels as per TAMP observation.
II.	Coal Berth	
	(a). As per the norms, the coal that could be stacked per sq.m of area is 3 tons per sq.m. While arriving at the optimal yard capacity, this factor has been considered at 4.7 tons. Further, the turnover ratio has been considered as 30 instead of 12 prescribed as the norm. Detailed justification for the proposed norms may please be furnished. PPT is also requested to confirm that the optimal yard capacity would in fact be 10 million tones.	The norms prescribed in the guidelines for stacking is 3 tons per sq.m In the calculation of the optimal yard capacity of 4.7 tons per sq.m has been adopted. Justification for arriving at the figure has also been given in the report. It is clearly brought out that 5.4 tons per sq.m is adopted for the existing MCHP in the port while 4tons per sq.m has been adopted in the port scale of rates for coking and non-coking coal. Hence, an average of 4.7 tons per sq.m (average of 5.4 and 4.0) has been adopted for calculation of the yard capacity.
	(b). While proposing the draft Scale of Rates, separate handling charges for 'foreign' and 'coastal' have been prescribed. As per the Clause 4.3 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005., coastal concession for thermal coal is not mandatory. PPT to confirm that the differential rates proposed are also applicable for handling of thermal coal.	The coastal concession for coal is withdrawn. The scale of rates will be prescribed only for foreign vessels as per TAMP observation.
III.	Common to both Iron Ore Berth and Coal Berth.	
	(a). Kindly confirm that the unit rate of	Actual rate per unit of electricity is Rs.5.22 and the

	electricity applied is the prevailing rate and the licence fee has been arrived at based on the rate prescribed in the existing Scale of Rates of the port	same will be adopted for calculations. The license fee rate adopted for calculation is Rs.600 per 100 sq.m. This is based on the rate prescribed in the scale of rates for category 3 unpaved area.
	(b). While estimating the operating cost of the berth different elements of expenditure such as repairs and maintenance, insurance, depreciation, other expenses etc. have been included. As per the norm, for calculation of berth hire charges the operating cost is only the maintenance charges and it should be at 1% of the aggregate cost of construction of berth and dredging carried out alongside the berth.	The operating cost for the berth will be reworked on the basis of 1% of the aggregate cost of berth construction and dredging along side the berth. This will be reflected in the upfront tariff report.
	(c). The estimate of revenue requirement for berth may be recast after considering all the suggestions made in the preceding paras.	Agreed. The revenue requirement will be reworked based on these changes and reflected in the upfront tariff report.
	(d). As per the norm, for arriving at the per hour berth hire rate, the value of berth hire per GRT is to be divided by number of working hours of the vessels which is 70% of 365 x 24 hours. Working sheets detailing how the various values have been arrived at vide Annexure 6-10 may please be furnished.	Berth hire rate will also be reworked as per the TAMP guidelines and reflected in the upfront tariff report.

5.2. The optimal quay capacity of the iron ore terminal has been assessed as 15.07 million tonnes whereas the optimal yard capacity is assessed at 9.78 million tonnes. Stating that the capacity of the terminal is the lowest value between the quay and yard capacity, PPT has considered the capacity of the terminal as 10 million tonnes. Since there is wide variation between the assessed quay capacity and the yard capacity PPT was requested to re-confirm vide letter dated 2 June 2008 that the capacity of the terminal indeed can be considered as 10 million tonnes.

5.3. In its replay to the issue raised in para 5.2 above PPT has stated that the yard capacity assessed as per the norm works out to 7.24 million tons, which is almost half of the quay capacity of 15.07 million tons. The major reason for lower yard capacity arrived at is the 25 days free period allowed which is linked with the turnover ratio. The turn over ratio already achieved by the iron ore terminals at Chennai Port and Mormugao Port, which are typical terminal for mechanized system for iron ore handling, is as under:

Year	Chennai Port	Mormugao Port
2004-05	11.5	12.05
2005-06	10.8	11.95
2006-07	12.6	12.76

In the assumption of the capacity it has been proposed that the cape size vessels will be to the extent of 80% of the total vessels that will be calling at the iron ore terminal. Under the circumstances, according to PPT, the BOT operator will be able to assure higher productivity at the terminal and hence will be in a position to clear the cargo at the stack yard at a faster rate than the rate achieved at Mormugao Port Trust and Chennai Port Trust. An improvement of 33.3% has been assumed by PPT and hence a Turnover ratio of 16 has been proposed in the tariff formulation with a corresponding reduction in the free period allowable for the storage. Proposing a free period of 18 days, the optimal yard capacity is calculated at 9,657,900 Tons = $(0.7 \times 82125 \times 0.7 \times 15 \times 16)$. Since the capacity of the terminal is the lowest value between a quay and the yard capacity i.e. the minimum value between 15.07 Million Tonnes and 9.65 Million Tonnes the capacity of the terminal has been assessed by PPT as 10 Million Tonnes.

6. Considering the observations made in this office letter dated 15 May 2008, PPT submitted its revised upfront tariff proposals for construction of the Iron Ore and Coal terminals under its letter dated 29 May 2008. In the revised proposal for iron ore berth the PPT has given additional justification for assessing the terminal capacity at 10 Million Tonnes. While arriving at the operating cost at the berth, PPT

has excluded the insurance and depreciation although at its initial proposal these items were included. The reworking has not resulted in any change in the proposed upfront tariff at Rs.157 per MT for iron ore handling and at Rs.130 per MT for coal handling charges. The reworking has, however, resulted in a change in the proposed berth hire charges from US\$ 0.00017 to US\$ 0.000172 per GRT per hour or part thereof in respect of the iron ore berth. As regards the coal berth the reworking has not resulted in any changes in the berth hire charges which remains at US\$0.000134.

7. A joint hearing was held on 20 June 2008, where the PPT and the users were present and made their submissions.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following points emerge:

(i). Although the PPT has requested this Authority to fix upfront tariffs for the Iron Ore and Coal terminals it was clarified to the port that as per clause 2.2 of the Guidelines for upfront tariff setting for PPP Projects at Major Port Trusts of February 2008 the tariff caps to be prescribed now would not only be applicable to the projects of iron ore berth and coal berth but would also be applicable to all the projects bid out subsequently for identical cargoes at the Paradip Port during the next five years. PPT in its letter dated 27 May 2008 has confirmed that the proposals are not project specific but port specific and the proposed tariff shall hold good for all projects for handling similar cargo which may come up in the Port for the next five years.

(ii). In general, the PPT has followed the guidelines issued for upfront tariff setting vide Notification No. TAMP/52/2007-Misc. dated 26 February 2008 issued by this Authority. Some deviations observed both in respect of the iron ore terminal and coal terminal are discussed below:

A. Iron Ore Terminal

The plot turnover ratio norm of 12 has been increased to 16. With a norm of 12 the yard capacity works out to 7.24 million tonnes per annum whereas Paradip Port Trust has considered the yard capacity as 10 million tonnes per annum taking the turn over ratio at 16.

B. Coal Terminal

(a). As per the norms, for arriving at the optimal yard capacity, the coal that could be stacked per sq.m of area is 3 tons. This factor has been considered by PPT at 4.7 tons.

(b). The turnover ratio norm of 12 has been increased to 30.

(c). The Yard capacity, based on TAMP guidelines of 3 tons per sq. m. as stacking capacity and the turn over ratio at 12 would be only 2.59 million tonnes per annum. By considering the stacking quantity per sq. m. at 4.7 tons and the turn over ratio at 30 Paradip Port Trust has arrived at the yard capacity as 10 million tonnes per annum.

C. Common to both Iron ore and coal Terminals

While initially estimating the operating cost of the berth, different elements of expenditure such as repairs and maintenance, insurance, depreciation, other expenses etc. were included. As per the guidelines for calculation of berth hire charges, the operating cost is only the maintenance charges and it should be at

1% of the aggregate cost of construction of berth and dredging carried out alongside the berth.

- (iii). To a specific query, the PPT has confirmed that the feasibility report for both the projects have been prepared by its consultant, RITES during Sept., 2006 and the capital estimates have been updated for costs in March 2008, based on the rates for recently awarded/ executed projects, or indexed to inflation, as may be applicable.
- (iv). While initially estimating the operating cost of the iron ore and coal berths different elements of expenditure such as repairs and maintenance, insurance, depreciation, other expenses etc. were included by the port. It was pointed out to PPT that the guidelines permit only maintenance cost for berth at 1% of the aggregate cost of construction of berth and dredging carried out alongside the berth. The Port has accordingly revised the operating cost of the berths at 1% of the aggregate cost of berth construction and dredging along side the berth. Although the norms given in the guidelines for operating cost of the berth is restricted at 1% of the capital cost, the fact remains that the assets created require appropriate insurance cover and the value of the assets is bound to depreciate due to wear and tear. This Authority has, therefore, considered the elements of insurance and depreciation respectively in the operating cost at 1% and 3.34% of the capital cost for determining revenue requirement from the berth. In this connection it is noteworthy that clause 3.6 of the guidelines for upfront tariff setting for PPP projects enables this Authority to decide on a particular item of expenditure, which it considers for incorporation, while computing the upfront tariff cap, for which the norms are not explicit in the guidelines.
- (v).
 - (a) The PPT has estimated a capital cost of Rs.545.95 crores for the iron ore terminal which includes pre-project activities, civil works, mechanical works, utilities and contingencies with berth construction cost and berth side dredging. Dredging in the approach channel, entrance channel, turning circle and access to the berths will be the responsibility of the Port.
 - (b). The optimal quay capacity of the iron ore terminal has been assessed as 15.07 million tonnes and the optimal yard capacity assessed at 9.78 million tonnes (rounded off to 10 million tonnes) taking the turnover ratio as 16 instead of 12. As the capacity of the terminal is the lowest value between the quay and yard capacity, PPT has considered the capacity of the terminal as 10 million tonnes. Essar Shipping and Logistics Limited, Lanco Infrastructure Limited and Rio Tinto Pvt. Ltd. have pointed out that the yard capacity based on the guidelines works out to 7.24 million tonnes p.a. and the deviation from the guidelines is made only with a predetermined aim of arriving at a yard capacity of 10 million tonnes p.a. The port has stated that typical iron ore terminals at Chennai Port and Mormugao Port have already achieved the turn over ratio in the range of 11.5 and 12.76. PPT considers that the cape size vessels calling at the berth will be to the extent of 80% and the BOT operator will be able to achieve higher productivity and in a position to clear the cargo at a faster rate. It is noteworthy that the yard capacity on the assumption of a plot turnover of 12 and 100% utilization is more than 10 million tonnes. It reduces to 7.24 million tonnes if 70% capacity utilization is considered. Therefore it is necessary to ensure that the quay capacity available should be utilized to the maximum extent by efficient use of the yard. Since the upfront tariff now being fixed would have a time frame of 30 years and giving credence to the technological development that could take place in the future, this Authority agrees to the port's proposal to increase the plot turnover ratio to 16 and reckon the yard capacity at 10 million tonnes per annum. Consequently, the capacity of the terminal is considered at 10 million tonnes per annum.
 - (c). Maximum size of the vessel considered to be handled at the iron ore berth is 1,85,000 DWT. Lanco Infrastructure Ltd. has pointed out that the draft available at PPT may not be adequate to handle such vessels. The PPT has, however, pointed out that bids will be invited for handling upto 1,25,000 DWT vessels and as and when the draught is increased to handle 1,85,000 DWT vessels, the concession agreement will be modified. In this regard, it may be relevant to note

that the tariff set will not undergo change except to the extent of annual escalation prescribed under upfront tariff scheme, throughout the concession period. If the landlord port undertakes any investment at a later stage which may benefit the concessionaire, it may be necessary for the port to make adequate provision in the Concession Agreement for the enhanced compensation it may like to claim from the Concessionaire.

- (d). Storage charges is leviable for storage of Iron Ore at the yard beyond allowable free period of 25 days. While arriving at the revenue requirement for storage charges of the iron ore export cargo, the free days considered by PPT are 18 as against the prescribed norm of 25. The port has stated that with the improvement of turnover ratio from 12 to 16 to be achieved by the terminal operator, the free period has been reduced proportionately. The justification furnished by PPT is accepted.
- (e). A statement, attached as Annex - I, gives the computation of upfront tariff in respect of the iron ore terminal as finally furnished by PPT and considered by this Authority. The statement reveals that after providing ROCE at 16% on a capital cost of Rs.43697 lakhs and taking the operating cost at Rs.8861 lakhs, the annual revenue requirement for iron ore handling operation works out to Rs.15853 lakhs. As per the norms the revenue requirement is to be apportioned among iron ore handling charges, storage charges and miscellaneous charges in the ratio of 98:1:1. The port has however proposed to apportion the revenue requirement only among iron ore handling charges (Rs.15723 lakhs) and storage charges (Rs.154 lakhs) in the ratio of 99 : 1. On this basis the ore handling charges works out to Rs.157/- per ton. The revenue requirement of Rs.154 lakhs towards storage charges can be met by levying Rs.12/-, Rs.24/- and Rs.48/- per ton (respectively from storage between 19th to 23rd day, 24th to 28th and 29 beyond) from the cargo that may remain after providing 18 days free period.
- (f). Strictly adhering to the guidelines, the PPT has arrived at the berth side revenue requirement and berth hire charges. The estimated capital cost of the iron ore handling berth consisting of berth cost (Rs.5661 lakhs), berth side dredging (Rs.4224 lakhs), and contingencies (Rs.1013 lakhs), works out to Rs.10898 lakhs. Due to the inclusion of insurance and depreciation at Rs.109 lakhs and Rs.364 lakhs respectively, for reasons explained earlier, the iron ore berth operating cost has been increased to Rs.582 lakhs from Rs.109 lakhs considered by the port. After providing ROCE at 16% on a capital cost of Rs.10898 lakhs and taking the operating cost at Rs. 582 lakhs, the revenue requirement for iron ore berth operation works out to Rs.2326 lakhs.
- (vi). (a) The capital cost estimated for the coal terminal is at Rs.462.01 crores which also includes pre-project activities, civil works, mechanical works, utilities and contingencies and berth construction cost with berth side dredging. Dredging in the approach channel, entrance channel, turning circle and access to the berths will be the responsibility of the Port.
- (b) As per the norms given in the guidelines, coal that could be stacked per sq.m of area is 3 tons. This factor has been considered by PPT at 4.7 tons. In addition, the plot turnover ratio has been considered as 30 instead of 12. The users/bidders have raised objection to this deviations stating it would be detrimental for the developer as the cost recovery/earning would be based on 10 million tonnes p.a. capacity. Paradip Port has stated that it is already handling sizable quantity of thermal as well as coking coal. With a stacking capacity of 4 Metric Tonnes/sq.mts. for coking coal and a stacking capacity of 5.4 metric ton/sq.m. at its own mechanised coal handling plant, the port has arrived at the mean value of 4.7 metric ton/sq.m. According to PPT it may not be necessary to allow 25 days free period as stipulated in the norms after the completion of unloading operation as PPT's own mechanised coal handling plant has achieved a turnover of 21.3. The free period allowable for storage has been reduced by PPT

to 10 days. If the turnover ratio and cargo stacking factor per sq meter are considered as per the norms, the yard capacity becomes 2.59 million tonnes at 70% capacity level. This means, there would be a serious mismatch between the quay and yard capacities. Since the lower yard capacity arises due to physical constraints at the port, it is necessary to utilize the available resources effectively to increase the capacity. Considering the designed capacity of the proposed coal terminal, the performance already achieved at the port and keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines, the turnover ratio of 30 and stacking factor of 4.7 proposed by RPT are accepted. With this modification the optimal capacity of the terminal is estimated at 10 million tonnes per annum.

- (c). The statement, attached as Annex – II, furnishes the computation of upfront tariff in respect of the coal terminal as finally furnished by PPT and considered by this Authority. After providing ROCE at 16% on a capital cost of Rs.35461 lakhs and taking the operating cost at Rs.7409 lakhs, the revenue requirement for coal handling operation works out to Rs.13083 lakhs. Here too, as in the case of iron ore terminal the port has proposed to apportion the revenue requirement only among coal handling charges(Rs.12952 lakhs) and storage charges(Rs.131 lakhs) in the ratio of 99 : 1. On this basis the coal handling charges works out to Rs.130/- per ton. The revenue requirement of Rs.131 lakhs towards storage charges can be met by levying Rs.12/-, Rs.24/- and Rs.48/- per ton (respectively from storage between 11th to 15th day, 16th to 20th day and 21st and beyond) from the cargo that may remain after providing 10 days free period.
- (d). The estimated capital cost of the coal handling berth consisting of berth cost (Rs.5661 lakhs), berth side dredging (Rs.4080 lakhs) and contingencies (Rs.999 lakhs), works out to Rs. 10740 lakhs. Due to the inclusion of insurance and depreciation at Rs.107 lakhs and 359 lakhs respectively, the operating cost has been increased to Rs.574 lakhs from Rs.107 lakhs considered by the port. After providing ROCE at 16% on a capital cost of Rs.10740 lakhs and taking the operating cost at Rs. 574 lakhs, the revenue requirement for the coal berth operation works out to Rs.2292 lakhs.
- (vi). In the initial draft tariff schedule submitted to this Authority, separate iron ore handling charges and coal handling charges for 'foreign' and 'coastal' were prescribed by the Port. Port was informed that as per clause 4.3. of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005, coastal concession for iron ore and thermal coal is not mandatory. The port thereupon informed that coastal concession for iron ore and coal is withdrawn and it did not propose any coastal rates in the scale of rates. Since the coal terminal will handle both thermal and coking coal it is necessary to provide concessional rates for coastal cargo of coal other than thermal coal. Further, although coastal concession is not mandatory in the cargo handling charges for iron ore and thermal coal, the revised tariff guidelines stipulate that in case of coastal vessels the vessel related charges should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels. Though it is understood that there will not be any coastal vessels either loading iron ore or landing coal from/to the port that would impact the revenue realization by granting coastal concession, to meet with any eventuality, coastal berth hire rates have been prescribed in the upfront tariff schedule for both the terminals.
- (viii). It is observed that the unit rate of berth hire by PPT would not meet with the estimated revenue requirement for the berthing operation as the approach followed by PPT for arriving at the unit rate berth hire from the target revenue is not correct. The methodology in arriving at the per GRT per hour charges has been modified by dividing the revenue requirement by the total GRT hours. The detailed computation of upfront berth hire of the iron ore terminal and coal terminal are attached as Annex-III and Annex-IV respectively. The modifications have resulted, in changes in the per GRT hour berth hire tariff from Re 0.0069 to Re 0.86 in respect of iron ore berth and from Re 0.0054 to Re 0.74 in respect of the coal berth. Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the Re-\$

exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This approach is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. Firstly, applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct. Secondly, the foreign exchange variation over the next 30 year cannot be predicted. In case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, the upfront berth hire charge will be denominated in Rupee term only. The rate for foreign going vessel will be Re. 0.86 per GRT per hour at Iron Ore berth and Re 0.74 per GRT per hour at coal berth. The corresponding coastal rates for iron ore berth will be Re.0.52 and for coal berth Re.0.44.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Paradip Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Paradip Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

9.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Paradip Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the tariff caps for the iron ore terminal and coal terminal at Paradip Port Trust attached as Annex - V and Annex - VI respectively.

BRAHM DUTT, Chairman

(ADVT/114/143/08-Exy.)

Annex - I

FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR DEEP DRAUGHT IRON ORE BERTH AT PARADIP PORT

Sr.No.	Particulars	As estimated by PPT	As considered by TAMP
A.	Capacity		
(i).	Quay capacity		
	(a). Number of capsize vessels to be handled	80%	
	(b). Number of panamax vessels to be handled	20%	
	(c). Ship day output of capsize vessels-tons	60000	
	(d). Ship day output of panamax vessels-tons	55000	
	(e). Optimal quay capacity $0.7 (0.8 \times 60000 + 0.2 \times 55000) \times 365$		
		15.07 MT	15.07 MT
(ii).	Yard capacity		
	(a). Area allotted (sq. mtrs.)	82126	
	(b). Area available for stacking	70%	
	(c). Stacking quantity per sq. mtr. (tons)	15	
	(d). Annual turnover ratio	12	

	(e). Yard capacity as per norms 82125 x 0.7 x 15 x 12 x 0.7 (tons)	7243425		
	(f). Yard capacity arrived at by PPT by considering turnover ratio at 16 (tons) 82125 x 0.7 x 15 x 16 x 0.7 (tons)	9657900 (rounded off to 10 MT)	10 MT	10 MT
B.	Capital Cost of the terminal (Rs. in lakhs)			
(i).	Civil Construction		14127	14127
(ii).	Iron Ore Handling Equipment		27489	27489
	Sub-Total		41616	41616
(iii).	5% Miscellaneous on (i) and (ii)		2081	2081
(iv).	Total Cost		43697	43697
C.	Operating Cost of the terminal (Rs. in lakhs)			
	(a). Power and Fuel	731		
	(b). Repairs and Maintenance - Civil	141		
	(c). Repairs and Maintenance - Mechanical	1924		
	(d). Insurance	437		
	(e). Depreciation	3384		
	(f). License fee	59		
	(g). Other expenses at 5% of Rs 43697 lakhs	2185		
	Total		8861	8861
D.	Revenue Requirement for cargo handling (Rs. in lakhs)			
(i).	Operating Cost		8861	8861
(ii).	ROCE @ 16% on Rs.43697 lakhs		6992	6992
	Total Revenue Requirement		15853	15853
E.	Tariff and Free Period			
(i).	Handling Charges (Rs. per ton)		157	157
(ii).	Free Storage Period (days)		18	18
F.	Capital Cost of Berth (Rs. in lakhs)			
(i).	Berth Cost		5661	5661
(ii).	Berthside dredging		4224	4224
	Sub-Total		9885	9885
(iii).	5% Contingencies and Engineering Project Management		494	494
	Total of (i) + (ii) + (iii)		10379	10379
(iv).	5% towards Contingencies		519	519
	Total		10898	10898
G.	Operating Cost of berth			
(i).	Repairs and Maintenance (1% of Rs 10898 lakhs)		109	109
(ii).	Insurance (1% of 1 Rs.10898 lakhs)		109	109
(iii).	Depreciation (3.34% of Rs 10898 lakhs)		364	364
	Total (Rs. in lakhs)		109	582
H.	Revenue Requirement for berth operation (Rs. in lakhs)			
(i).	Operating Cost		109	582
(ii).	ROCE @ 16% on Rs.10898 lakhs		1744	1744
	Total Revenue Requirement		1853	2326

Annex-II**FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR DEEP DRAUGHT COAL BERTH AT PARADIP PORT**

Sr. No.	Particulars	As estimated by PPT	As considered by TAMP
A.	Capacity		
(i).	Quay capacity		
	(a). Number of capsized vessels to be handled	80%	
	(b). Number of panamax vessels to be handled	20%	
	(c). Ship day output of capsized vessels-tons	50000	
	(d). Ship day output of panamax vessels-tons	35000	
	(e). Optimal quay capacity 0.7 (0.8 x 50000 + 0.2 x 35000) x 365		12 MT
(ii).	Yard capacity		12 MT
	(a). Area allotted (sq. mtrs.)	147000	
	(b). Area available for stacking	70%	
	(c). Stacking quantity per sq. mtr. (tons)	3	
	(d). Annual turnover ratio	12	
	(e). Yard capacity as per norms 147000 x 0.7 x 3 x 12 x 0.7 (tons)	2593080	

	(f). Yard capacity arrived at by PPT by considering turnover ratio at 30 and stacking quantity per sq. mtr. at 4.7 (tons) 147000 x 0.7 x 4.7 x 30 x 0.7 (tons)	10.16 (rounded off to 10 MT)	10 MT	10 MT
B.	Capital Cost of the Terminal (Rs. in lakhs)			
(i).	Civil Construction		11292	11292
(ii).	Coal Handling Equipment		22480	22480
	Sub-Total		33772	33772
(iii).	5% Miscellaneous on (i) and (ii)		1689	1689
(iv).	Total Cost		35461	35461
C.	Operating Cost of the Terminal (Rs. in lakhs)			
	(a). Power and Fuel	730		
	(b). Repairs and Maintenance - Civil	113		
	(c). Repairs and Maintenance - Mechanical	1574		
	(d). Insurance	355		
	(e). Depreciation	2758		
	(f). License fee	106		
	(g). Other expenses at 5% of Rs. 35461 lakhs	1773		
	Total		7409	7409
D.	Revenue Requirement for cargo handling (Rs. in lakhs)			
(i).	Operating Cost		7409	7409
(ii).	ROCE @ 16% on Rs. 35461 lakhs		5674	5674
	Total Revenue Requirement		13083	13083
E.	Tariff and Free Period			
(i).	Coal Handling Charges (Rs. per ton)		130	130
(ii).	Free Storage Period (days)		10	10
F.	Capital Cost of Berth (Rs. in lakhs)			
(i).	Berth Cost		5681	5681
(ii).	Berthside dredging		4080	4080
	Sub-Total		9741	9741
(iii).	5% Contingencies and Engineering Project Management		487	487
	Total of (i) + (ii) + (iii)		10228	10228
(iv).	5% towards Contingencies		512	512
	Total		10740	10740
G.	Operating Cost of berth			
(i).	Repairs and Maintenance (1% of Rs. 10740 lakhs)		107	107
(ii).	Insurance (1% of Rs. 10740 lakhs)		—	107
(iii).	Depreciation (3.34% of Rs. 10740 lakhs)		—	359
	Total (Rs. in lakhs)		107	573
H.	Revenue Requirement for berth operation (Rs. in lakhs)			
(i).	Operating Cost		107	573
(ii).	ROCE @ 18% on Rs. 10740 lakhs		1718	1718
	Total Revenue Requirement		1825	2291

Annex-III**COMPUTATION OF UPFRONT BERTH HIRE OF IRON ORE TERMINAL (PPP PROJECT) AT PARADIP PORT**

Sr. No	Particulars	Unit	As per PPT			As considered by TAMP		
			Cape size	Panamax	Total	Cape size	Panamax	Total
i	Ratio	%	80%	20%		80%	20%	
ii	Tonnage to be handled	tonnes	8000000	2000000		8000000	2000000	
iii	Ship day output	TPD	80000	55000		60000	55000	
iv	No of berth days (ii / iii)	berth days	133	37		133	37	
v	Number of berth hours (iv * 24)	hours	3192	888	4080	3192	888	4080
vi	Per cent size of vessels	tonnes	110000	70000		110000	70000	
vii	Number of vessels (ii / vi)	nos	73	29	102	73	29	102
viii	Unberthing hours - 3 Hours each vessel	hours	219	87	306	219	87	306
ix	Total berth hours including unberthing hours (v + viii)	hours	3411	975	4386	3411	975	4386
x	Average GRT	tonnes	66550	44400		66550	44400	
xi	Total GRT as per PPT (vii) x (x)	tonnes	4858150	1267800	6145750			
xii	Total GRT as moderated by TAMP (ix/xi)	tonnes				227002050	43290000	270292050

xiii	Revenue Requirement	Rs. In crores		18.53		23.25
xiv	Berth hire per GRT as per PPT (xiii/xx)	Rs.		30.15		
xv	Berth hire per GRT per hour as per PPT (xiv/xx)	Rs. Per GRT		0.00687		
xvi	Berth hire per GRT per hour (xiii/xii)	Rs. Per GRT				0.88

Annex – IV

COMPUTATION OF UPFRONT BERTH HIRE OF COALTERMINAL (PPP PROJECT) AT PARADIP PORT

Sr. No	Particulars	Unit	As per PPT			As considered by TAMP		
			Cape size	Panamax	Total	Cape size	Panamax	Total
i	Ratio	%	80%	20%		60%	20%	
ii	Tonnage to be handled	tonnes	8000000	2000000		8000000	2000000	
iii	Ship day output	TPD	50000	35000		50000	35000	
iv	No of berth days (ii/iii)	berth days	160	57		160	57	
v	Number of berth hours (iv * 24)	hours	3840	1368	5208	3840	1368	5208
vi	Parcel size of vessels	tonnes	100000	70000		100000	70000	
vii	Number of vessels (ii/vi)	nos	80	29	109	80	29	109
viii	Unberthing minutes - 3 Hours each vessel	hours	240	87	327	240	87	327
ix	Total berth hours (including unberthing hours (v+viii))	hours	4080	1455	5535	4080	1455	5535
x	Average GRT	tonnes	60500	44400		60500	44400	
xi	Total GRT as per PPT (vix * x)	tonnes	4840000	1287600	6127600	4840000	1287600	6127600
xii	Total GRT as moderated by TAMP (ix)xix)	tonnes				246840000	64602000	311442000
xiii	Revenue Requirement	Rs. In crores			18.25			22.91
xiv	Berth hire per GRT as per PPT (xiii/xx)	Rs.			29.78			
xv	Berth hire per GRT per hour as per PPT (xiv/xx)	Rs. Per GRT			0.00538			
xvi	Berth hire per GRT per hour (xiii/xii)	Rs. Per GRT						0.74

Annex - V

Upfront tariff schedule for the Iron Ore Terminal Berth at Paradip Port

1. The Cargo Handling Charges

The cargo handling charges at the deep draught Iron Ore berth at Paradip Port shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below :

Sl.	Commodity	Unit	Rate In Rupees
1.	Iron Ore handling charges (all types)	MT	157

The above rate is the composite rate for unloading the Iron Ore from the railway wagon, conveying to stackyard, storage at the stackyard upto a free period of 18 days after the time of unloading the iron ore from railway wagon, reclaiming from the stackyard and loading on to the ship and all other miscellaneous services provided.

2. Storage charges

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below :

(Rate in Rs. Per ton)

Sl.No.	Commodity	Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Iron Ore (all types)	12	24	48

3. Berth Hire

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below :

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (Rs.)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All vessels	0.86	0.52

Note: The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.

Annex - VI

Upfront tariff schedule for the Coal Terminal at Paradip Port**1. The Cargo Handling Charges**

The cargo handling charges at the deep draught coal berth at Paradip Port shall be payable on the manifested cargo directly by the importer of cargo at the rates specified below :

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
1.	Coal handling charges			
(a).	For Thermal coal	MT	130	130
(b).	For other than Thermal coal	MT	130	78

The above rate is the composite rate for unloading the coal from the ship, conveying to stackyard, storage at the stackyard upto a free period of 10 days after the time of completion of the ship, reclaiming from the stackyard and loading on to the railway wagon all other miscellaneous services provided.

2. Storage charges

The storage charges for the cargo stored in the stackyard beyond the free period allowed shall be as below :

Sl.No.	Commodity	(Rate in Rs. Per ton)		
		Rate for five days for the balance cargo remaining after the free period	Rate for sixth day to tenth day for the balance cargo	Rate for Eleventh day onwards for the balance cargo
1.	Coal (all types)	12	24	48

3. Berth Hire

The Berth Hire charges payable by masters/owners/agents of the vessel shall be as per rates below :

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof (Rs.)	
		Foreign Going Vessel	Coastal Vessel
1.	All vessels	0.74	0.44

Note:— The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.